30 anos emel

RELATÓRIO E CONTAS 2024

Índice

Mensagem do Conselho de Administração XV

Sumário Executivo XVII

Via Pública XVII

Fiscalização XVII

Residentes XVIII

Estacionamento em Parques XVIII

GIRA XIX

Inovação XIX

Recursos Humanos XX

Investimento XX

Órgãos Sociais XXI

1. 30 anos de EMEL 1

2. Estacionamento 5

2.1. Via Pública 6

2.1.1. Atividades de suporte 17

Fiscalização 17

Contraordenações 23

2.1.2. Outras atividades de suporte 27

Sinalização 28

Meios de pagamento 32

Apoio ao cliente 41

2.2. Residentes 43

2.3. Parques 50
3. Mobilidade 59
3.1. Mobilidade Ciclável 60
3.1.1. Ciclovias 60
3.1.2. GIRA 64
3.2. Meios Mecânicos 71
3.3. Mobilidade Elétrica 73
3.4. Gestão da Rede Semafórica 78
4. Inovação 81
4.1. Sistemas de Informação 84
5. Comunicação 87
6. Recursos Humanos 91
6.1. Caracterização dos Recursos humanos 94
6.2. Academia EMEL 98
6.2.1. Pela Cidade Fora 100
7. Estrutura EMEL 103
8. Análise Económica 107
8.1. Investimento 108
8.2. Rendimentos 110
8.3. Analise Integrada 117
9. Factos Relevantes 121
10. Perspetivas Futuras 123
11. Proposta de Aplicação dos Resultados 127

Índice de Tabelas

Tabela 2-1 Novos lugares abertos em ZEDL já em exploração em 2024 9

Tabela 2-2 Total de lugares em exploração por freguesia 10

Tabela 2-3 Síntese dos lugares disponíveis para estacionamento nas ZEDL 2023-2024 11

Tabela 2-4 Lugares Geridos pela EMEL ao Abrigo de Contratos de Exploração 2023 - 2024 11

Tabela 2-5 Evolução do número de lugares em ZAAC 2023-2024 11

Tabela 2-6 Evolução dos lugares disponíveis por coroa tarifária 2023-2024 12

Tabela 2-7 Evolução do Volume de Operações de Fiscalização 2020 - 2024 20

Tabela 2-8 Número de Lugares Repintados por ZEDL 29

Tabela 2-9 Número de Parquímetros por ZEDL 32

Tabela 2-10 Principais Ações de Conversão de Lugares tarifados em Reservados a Residente e Residente Noturno 46

Tabela 2-11 Número de Dísticos Concedidos nas ZEDL e ZAAC . 48

Tabela 2-12 Lugares de Famílias Numerosas por ZEDL 49

Tabela 2-13 Parques Navegante 2024 53

Tabela 2-14 Evolução do Número de Lugares por Parque 2020-2024 58

Tabela 6-1 Evolução do Quadro de Pessoal e do Número de Estagiários a 31 de dezembro de 2020 - 2024 94

Tabela 6-2 Distribuição de colaboradores por categorias e por género em 2024 95

Tabela 6-3 Distribuição do Número de Colaboradores por área e por Género 2022 - 2024 96

Tabela 6-4 Distribuição das Lideranças da EMEL por Género 2020 - 2024 96

Tabela 6-5 Indicadores de Formação 2023 - 2024 98

Tabela 6-6 Temas abordados em formação e respetiva quantificação 99

Tabela 8-1 Repartição do investimento realizado em 2024 108

Tabela 8-2 Evolução dos lugares por coroa tarifária 2020 - 2024 113

Tabela 8-3 Evolução dos rendimentos por rubrica (milhares de euros) 2020 – 2024 117

Tabela 8-4 Evolução da estrutura de gastos 2020 – 2024 (%) 118

Tabela 8-5 Demonstração de resultados sintética 2020 - 2024 (milhares €).....118

Tabela 8-6 Evolução dos Indicadores financeiros 2020 - 2024 119

Índice de Gráficos

Gráfico 2-1 Evolução do Número de Lugares de Novas Aberturas 2020 - 2024 8

Gráfico 2-2 Evolução do Número Total de Lugares em Exploração 2020 - 2024 10

Gráfico 2-3 Variação Líquida do Número de Lugares Por Tarifa 2023 - 2024 12

Gráfico 2-4 Proporção dos Lugares Ordenados por Coroa Tarifária 13

Gráfico 2-5 Evolução das Tarifas Médias 2020 - 2024 14

Gráfico 2-6 Evolução do Número de Horas Vendidas no Estacionamento de Rotação na Via Pública 2020 - 2024 15

Gráfico 2-7 Evolução Mensal do Número de Horas Vendidas Por Lugar/Dia e Por Tarifa - 2024 16

Gráfico 2-8 Evolução das operações de Fiscalização 2020 - 2024 20

Gráfico 2-9 Evolução da Proporção de Operações Associadas a Prioridades Operacionais 2020 - 2024 21

Gráfico 2-10 Proporção de Desbloqueios e Remoções por categoria de infração 2023 - 2024 21

Gráfico 2-11 Evolução Mensal do Número de Desbloqueios e do Tempo de Desbloqueio 2024 22

Gráfico 2-12 Evolução dos desbloqueios com e sem pedido 2023 - 2024 23

Gráfico 2-13 Evolução anual do volume de autos notificados 2020 – 2024 24

Gráfico 2-14 – Evolução mensal das notificações, por meio de envio 2024 25

Gráfico 2-15 Evolução anual do volume de coimas pagas e respetivo valor 2019 – 2023 25

Gráfico 2-16 Volume anual pedidos Identificação Voluntária do Condutor 2022 – 2024 26

Gráfico 2-17 Evolução mensal dos pedidos de Identificação Voluntária do Condutor 2024 27

Gráfico 2-18 Evolução do Número de Lugares Repintados 2021 - 2024 30

Gráfico 2-19 Evolução do Rácio de Avarias por Parquímetro 2018 - 2024 35

Gráfico 2-20 Evolução dos Rendimentos de Estacionamento na Via Pública Parquímetros vs Pagamento Eletrónico 2014 - 2024 38

Gráfico 2-21 Evolução da Proporção de Pagamento Eletrónico no Estacionamento na Via Pública 2014 - 2024..... 39

Gráfico 2-22 Evolução Mensal da Repartição dos Montantes Cobrados pelos Meios de Pagamento do Estacionamento na Via Pública em 2024 39

Gráfico 2-23 Evolução do Volume de Atendimento Presenciais e dos Pedidos *a Loja Virtual 2020 - 2024..... 41

Figura 2-14 Repartição dos dísticos emitidos em 2024 42

Gráfico 2-24 Evolução do Número de Lugares para Residentes 2020 - 2024..... 44

Gráfico 2-25 Evolução do número de lugares tarifados e de lugares reservados a residentes ao longo de 2024 45

Gráfico 2-26 Evolução do Rácio de Dísticos por Lugar nas ZEDL 2011 - 2024..... 47

Gráfico 3-1 Evolução do número de acidentes com bicicletas GIRA 2020 - 2024..... 64

Gráfico 3-2 Evolução do Número de Feridos em Acidentes com Bicicletas GIRA 2020 - 2024..... 64

Gráfico 3-3 Evolução do Número de Acidentes Feridos por 100 000 Viagens em Bicicletas GIRA 2020 - 2024 65

Gráfico 3-4 Evolução do número de viagens (superiores a dois minutos) no GIRA 2020 - 2024..... 65

Gráfico 3-5 Evolução Mensal do Número de Viagens no GIRA 2023 - 2024 66

Gráfico 3-6 Evolução da Rede do GIRA 2020 - 2024 66

Gráfico 3-7 Evolução do Número de Passes de Acesso ao GIRA 2020 - 2024 70

Gráfico 3-8 Evolução do número de dísticos verdes concedidos 2018 - 2024 73

Gráfico 3-9 Origem Geográfica dos Dísticos Verdes Concedidos 74

Gráfico 3-10 Origem Geográfica dos Dísticos Verdes Concedidos 74

Gráfico 3-11 Estrutura da Rede LEVE para 130 Tomadas por potência de carregamento 77

Gráfico 3-12 Evolução Mensal de Carregamentos na Rede LEVE 2023 - 2024 77

Gráfico 3-13 Quantidade de Carregamentos na Rede LEVE 2023 - 2024 78

Gráfico 3-14Peso Relativo do Carregamento Rápido na Rede LEVE Segundo Quatro Dimensões 78

Gráfico 6-1 Evolução Relativa do Gasto com Pessoal Per Capita 2020 - 2024 (Base 2020) 93

Gráfico 6-2 Evolução Relativa dos Gastos com Pessoal Número de Colaboradores e Lugares em Exploração (Base 2020) 93

Gráfico 6-3 Evolução Anual do Saldo Líquido Entre Entradas e Saídas de Trabalhadores 2020 - 2024 94

Gráfico 6-4 Novos Colaboradores Contratados por Área de Atividade na EMEL 95

Gráfico 6-5 Distribuição Etária dos Colaboradores por Género . 97

Gráfico 6-6 habilitações Académicas dos Colaboradores por Género 97

Gráfico 6-7 Evolução do Número de Ações de Formação e do Número de Participações 2020 - 2024 98

Gráfico 8-1 Evolução da execução de investimento 2020 - 2024 109

Gráfico 8-2 Evolução da Execução de Investimento e Contratos Mandato 2020 - 2024 110

Gráfico 8-3 Taxa de crescimento dos rendimentos das atividades de exploração 2024.....111

Gráfico 8-4 Evolução dos rendimentos de exploração consoante o reconhecimento das contraordenações 2020 - 2024 111

Gráfico 8-5 Evolução dos rendimentos operacionais 2022 - 2024 (M€) 112

Gráfico 8-6 Evolução da média da tarifa cobrada 2020 - 2024 113

Gráfico 8-7 Proporção dos principais parques nos rendimentos *off street* 2024 vs 2023 114

Gráfico 8-8 Evolução das receitas com sistemas de mobilidade - GIRA e LEVE 2020 - 2024 115

Gráfico 8-9 Evolução dos rendimentos de exploração e do número de lugares totais - Base 2020.....116

Gráfico 8-10 Repartição das receitas de exploração 2024.....116

Índice de Figuras

Figura 2-1 Área de Estacionamento Ordenado em Lisboa e Expansão em 2024 7

Figura 2-2 Zona de estacionamento da Azinhaga das Carmelitas 8

Figura 2-3 Tarifas no Terreno em 2024 14

Figura 2-4 Aula de formação de AFT 19

Figura 2-5 Pintura de passadeira no âmbito da expansão do estacionamento ordenado no Lumiar 28

Figura 2-6 – Mapa das Artérias que beneficiaram da repintura da sinalização horizontal 2023 - 2024 30

Figura 2-7 Lugares reservados a residentes com nova sinalização 31

Figura 2-8 Número de Avarias por Parquímetro por ZEDL 33

Figura 2-9 Evolução do Número Médio de Avarias por Parquímetro por ZEDL 2020 - 2024 34

Figura 2-10 Proporção das Avarias de Parquímetros Decorrentes de Atos de Vandalismo 36

Figura 2-11 Aplicação MB WAY 37

Figura 2-12 Evolução dos parquímetros com pagamento por MB WAY 2023 - 2024 37

Figura 2-13 Meios alternativos de pagamento do estacionamento - Smart Park e "Raspadinhas" 40

Figura 2-15 Sinal de Reserva do estacionamento a residentes . 43

Figura 2-16 Evolução dos lugares reservados a estacionamento de residentes 2018 - 2024 45

Figura 2-17 Distribuição do Rácio de Dístico por Lugar nas ZEDL e ZAAC 47

Figura 2-18 Acesso a um Parque Navegante com o respetivo cartão 51

Figura 2-19 Empreitada em curso na Azinhaga da Cidade 52

Figura 2-20 Parques Navegante 2024 53

Figura 2-21 Obras em curso no parque da Travessa do Bahuto. 54

Figura 2-22 Imagens do Campo das Cebolas e o Prémio Secil 2024 55

Figura 2-23 Imagem da iniciativa "Deixe para trás o carro e festeje o Natal" 56

Figura 2-24 Mapa dos Parques EMEL 57

Figura 3-1 Rede Ciclável de Lisboa da Responsabilidade da EMEL 61

Figura 3-2 Troço de ciclovia no Parque Ribeirinho Oriente 62

Figura 3-3 Viaduto ciclopedonal da Avenida Gago Coutinho em construção..... 62

Figura 3-4 Plano de Expansão de Ciclovias da Responsabilidade da EMEL..... 63

Figura 3-5 Mapa da Rede de Estações GIRA no Final de 2024 .. 67

Figura 3-6 Equipa de mecânicos na base operacional do GIRA . 68

Figura 3-7 Estações GIRA com Buffer de 650 Metros/ 10 minutos a pé..... 69

Figura 3-8 Estação GIRA junto da sede da EMEL 71

Figura 3-9 Funicular da Graça..... 72

Figura 3-10 Rede de carregadores LEVE na via pública e plano de expansão 75

Figura 3-11 Rede de Carregadores LEVE em parques EMEL e Plano de Expansão..... 76

Figura 3-12 Mapa das Interseções da Rede SLAT..... 79

Figura 4-1 Imagem BiciPark 82

Figura 4-2 Imagem MaaS..... 83

Figura 5-1Logo EMEL 30 anos 88

Figura 5-2 Global Alliance World Public Relations & Communication Awards 2024 90

Figura 6-1 Imagem Pela Cidade Fora 101

Figura 7-1 Novo Organigrama EMEL.....104

Mensagem do Conselho de Administração

É com grande satisfação que apresentamos o nosso Relatório de Gestão e Contas de 2024, que reflete um ano de desafios superados, inovação constante e crescimento sustentável, continuámos a dar passos seguros na nossa missão de promoção de uma mobilidade mais sustentável, na cidade de Lisboa.

Num cenário global dinâmico, a EMEL reafirmou o seu compromisso com a mobilidade inteligente, sustentável e acessível.

Expandimos a nossa atuação, investimos em novas tecnologias e fortalecemos parcerias estratégicas com os nossos prestadores de serviços para oferecer serviços mais eficientes e alinhados com as necessidades de nossos clientes.

Os resultados demonstram a resiliência e o compromisso da nossa equipa, que trabalha diariamente para otimizar as nossas operações e com isso melhorar a experiência do utilizador.

Avançámos ainda na agenda da sustentabilidade, com iniciativas voltadas para a redução da pegada de carbono e a promoção da mobilidade sustentável na cidade, com vista a uma verdadeira transição energética.

Olhamos para o futuro com otimismo, confiantes de que a inovação e a excelência operacional continuarão a guiar-nos para novas conquistas, reforçando o compromisso da EMEL para com a cidade de Lisboa, no sentido de promover um futuro mais conectado, sustentável e acessível para todos.

Por fim, agradecemos o contributo fundamental de todos os trabalhadores da EMEL para alcançar os resultados positivos que ora apresentamos.

Bem hajam!

Sumário Executivo

A EMEL prosseguiu, em 2024, a sua atividade de criação de condições para uma mobilidade, em Lisboa, cada vez mais sustentável. Nesse caminho, a empresa aprofunda, a cada ano, a alavancagem que consegue realizar de projetos de mobilidade, tipicamente deficitários, sobre a rentabilidade do estacionamento na via pública.

A exceção a este paradigma é a LEVE, rede de carregamento de veículos elétricos, capaz de gerar meios que suportam a sua operação e, em breve, a sua expansão. Mas o GIRA, a gestão da rede semafórica, a construção e instalação de meios mecânicos de apoio à mobilidade pedonal, até os parques de estacionamento, com um modelo de exploração que considera, de forma crescente, as necessidades dos residentes e a dissuasão do acesso em automóvel particular ao centro da cidade, todas estas áreas se apoiam nos meios libertos pela exploração do estacionamento na via pública.

A Câmara Municipal de Lisboa aprovou, em 2024, o reconhecimento, como rendimento da EMEL, da totalidade dos valores cobrados de contraordenações, trazendo maior robustez à conta de exploração da empresa e mais flexibilidade para a concretização de investimento.

O ano de 2024 representou também, para a EMEL, uma forte aposta na sua capacidade e na forma como se relaciona com quem se desloca em Lisboa.

Via Pública

Em 2024 a expansão do número de lugares ordenados foi mais moderada, tendo sido ordenados 1 013 novos lugares.

Os rendimentos decorrentes da exploração do estacionamento na via pública fecharam 2024 em linha com o ano anterior, atingindo os 25,7 milhões de euros.

Fiscalização

A atuação da fiscalização esteve no centro da aposta, transversal a toda a empresa, na melhoria da abordagem ao cidadão. Com esse objetivo foi implementado um extensivo programa de formação, que se prolongará ainda por 2025.

A abordagem preconizada coloca a necessidade de se apresentar uma maior disponibilidade para estar atento às dificuldades e necessidades dos Lisboetas, de tomar uma atitude mais pedagógica.

Paralelamente, a priorização das infrações, com privilégio às que respeitam, em primeiro lugar, a obstáculos à mobilidade, especialmente a mobilidade suave, concorreu, para uma redução do volume de operações de fiscalização concretizadas, mas com claro ascendente das infrações prioritárias – os bloqueios e remoções relacionados com falta de pagamento do estacionamento, ficam agora pelos 4% do total.

Os rendimentos de fiscalização registaram um crescimento anual na ordem de +22%.

Residentes

Em 2024 o número de dísticos de residente retornou a uma trajetória de forte crescimento. No final do ano existiam mais de 127 mil dísticos, e o rácio de dísticos por lugar atingiu o valor de 1,27.

O número de lugares reservados para residentes cresceu, ao longo de todo o ano, chegando aos 15 104, considerando também os lugares de famílias numerosas.

Foram analisados os dados de procura e ocupação dos parques de estacionamento EMEL, estudo que deu lugar à reformulação da oferta de avenças para residentes: foi lançada a avença R24 e o contingente de lugares reservados para este produto foi reforçado. A avença R24 entrará em pleno funcionamento em 2025.

Os rendimentos de dísticos de residente cresceram em 2024, chegando aos 2,6 milhões de euros.

Estacionamento em Parques

Na operação de parques de estacionamento destaca-se a abertura da rede de Parques Navegante: cinco parques na coroa norte da cidade – Colégio Militar, Avenida de Pádua, Telheiras Nascente e Poente (estes Navegante Residente) e Ameixoeira -permitem agora o estacionamento gratuito a titulares de Passe Navegante.

O número de lugares em parques EMEL diminuiu, pela saída da gestão da empresa do parque do Mercado de Alvalade, e pela alocação de parte da capacidade da Ameixoeira à operação de reboques.

Esta redução será compensada em breve, estando já em obra os parques da Travessa do Bahuto e da Azinhaga da Cidade, ambos com abertura prevista para o primeiro semestre de 2025. O parque da Pontinha Sul, por seu turno, tem abertura prevista para o segundo semestre.

Os rendimentos de estacionamento em parques cresceram, +5%, chegando aos 4,8 milhões de euros.

GIRA

Prosseguiu a expansão do GIRA, com o sistema a estender-se a 174 estações, no final de 2024, e a contar com uma frota de quase 2 100 bicicletas. Foi lançado o concurso para a aquisição da nova aplicação de acesso e utilização do sistema e que suportará também a operação – em breve serão testadas as soluções dos concorrentes qualificados.

Em 2024 foram superados os 2,8 milhões de viagens. Apesar da integração no Passe Navegante, tornando o acesso gratuito para os residentes em Lisboa, os rendimentos do GIRA, embora permanecendo claramente insuficientes para suportar as despesas do sistema, cresceram um pouco, ultrapassando o meio milhão de euros.

Inovação

A EMEL prosseguiu o trabalho que vinha a desenvolver no âmbito do projeto DeployEMDS, cofinanciado pelo Programa Europa Digital, da União Europeia, que tem como objetivo a facilitação do acesso, partilha e reutilização de dados de mobilidade.

Deu-se início ao levantamento de tipologias de barreiras, no acesso aos serviços EMEL – estações GIRA, lojas, parquímetros, carregadores de veículos elétricos – e, por seu turno, os obstáculos criados pelos equipamentos da EMEL na cidade.

Ao longo do ano prosseguiu o desenvolvimento e implementação da solução de CRM, fundamental para capacitar a nova abordagem ao cidadão com um alcance mais abrangente, proporcionando a desejada visão 360 do seu contexto.

Após a integração do GIRA com o Navegante, avançou-se na integração deste modelo nos serviços da EMEL, passando a assegurar o suporte aos Parques Navegante.

Ao fim de vários anos foram repostos em funcionamento e recuperados serviços críticos como a integração dos processos de contraordenação leves com a Câmara Municipal de Lisboa, conforme regulamento e legislação em vigor.

Recursos Humanos

Em 2024 a EMEL prosseguiu a valorização remuneratória dos seus colaboradores, justificada por fatores diversos, desde a estagnação ou evolução moderada a que estiveram sujeitas em largos períodos, aos ganhos de produtividade refletidos no crescimento e diversificação da atividade da empresa, suportados por um quadro de pessoal estabilizado, passando pela necessidade de alinhamento com o mercado para garantir o dimensionamento adequado de equipas operacionais.

O quadro de pessoal da EMEL encerrou 2024 com 774 trabalhadores, menos seis que em 2023. Os gastos com Pessoal cresceram 7,6%, chegando aos 23,0 milhões de euros.

Investimento

O investimento realizado em 2024 foi de sete milhões de euros, valor que sobe para os 10,1 milhões se for considerada a execução do Contrato Mandato celebrado para a construção de ciclovias.

A maior fatia do investimento dirigiu-se à construção de parques de estacionamento, ainda em curso, e a intervenções na via pública para requalificação e acondicionamento para o estacionamento. No parque da Travessa do Bahuto, na Azinhaga da Cidade, Azinhaga das Carmelitas e Rua Formosinho Sanches, a despesa de investimento superou os quatro milhões de euros.

O desenvolvimento do CRM e a expansão do GIRA, foram as outras rubricas que captaram mais investimento, chegando a 1,8 milhões de euros.

As despesas finais da implementação do Funicular da Graça, a adaptação de parte do parque da Ameixoeira para a operação de reboques e a aquisição de equipamentos diversos absorveram o valor de investimento restante.

Órgãos Sociais

ASSEMBLEIA GERAL

ACIONISTA ÚNICO

Município de Lisboa

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PRESIDENTE

Carlos Manuel dos Santos Batista da Silva - Presidente

VOGAL

Ana Rita Correia Gonçalves – Vogal

VOGAL

Sandra Cristina Cortez Brás Henriques - Vogal

FISCAL ÚNICO

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

01 30 ANOS DE EMEL

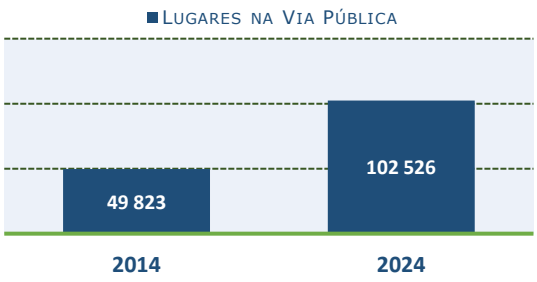
RELATÓRIO E CONTAS **2024**

Nascida como empresa de gestão do estacionamento, presente no imaginário de muitos como a fiscalização do estacionamento, a EMEL é, em 2024, muito mais do que isso.

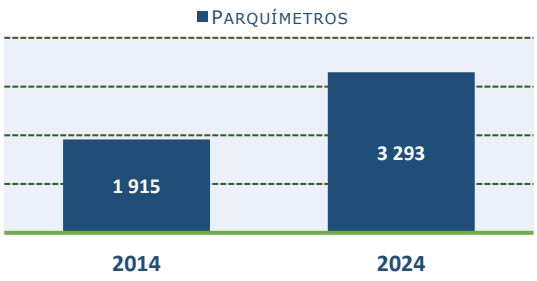
Depois de, no início da sua atividade, ter enfrentado dificuldades em ver reconhecida a sua legitimidade para atuar, no terreno, em prol do ordenamento do estacionamento e da estruturação do espaço público, a EMEL soube percorrer o caminho da sustentabilidade económica e transformar-se num agente de mobilidade com grande capacidade de intervenção.

Não faz sentido comparar a EMEL de hoje com a de há 30 anos – ao nascer, todas as empresas têm estruturas frágeis e escassa presença no setor onde procuram vingar, mas recuando apenas 10 anos é possível perceber a transformação da EMEL e, mais que isso, a transformação que trouxe à cidade.

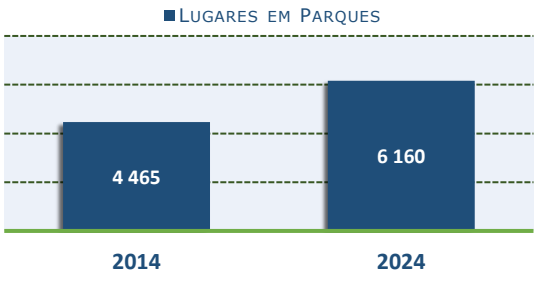
2014 foi um ano marcante para a EMEL – seria o último ano completo de parceria com a StreetPark. A parceria colocava o consórcio StreetPark a operar uma grande parte, dos lugares de via pública. As dificuldades operacionais com que a EMEL se confrontava, em 2005, levou-a a subcontratar esta operação. 10 anos depois, a EMEL conseguiu reintegrar esta área na sua gestão.

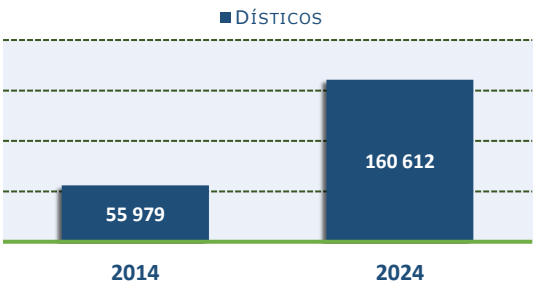


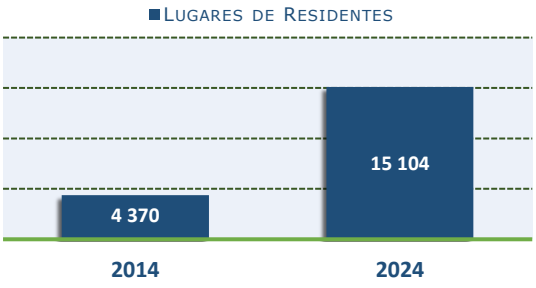
A atividade tradicional da empresa, a gestão do estacionamento, consolidou-se, desde 2014, tanto no ordenamento da via pública, como na ampliação da oferta em parques de estacionamento.

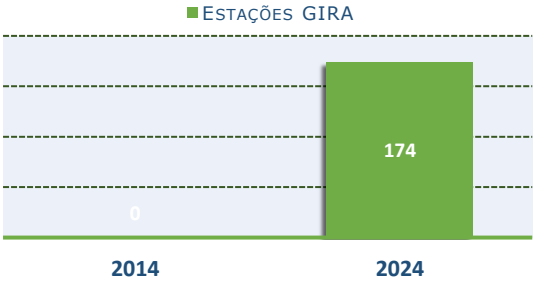


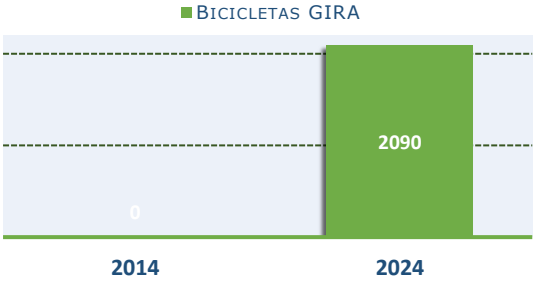
Era, e continua a ser, a partir de uma operação rentável na via pública que a empresa conseguia gerar os meios para implementar os projetos de que a cidade precisa.

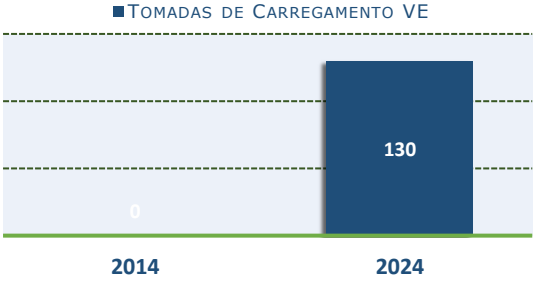












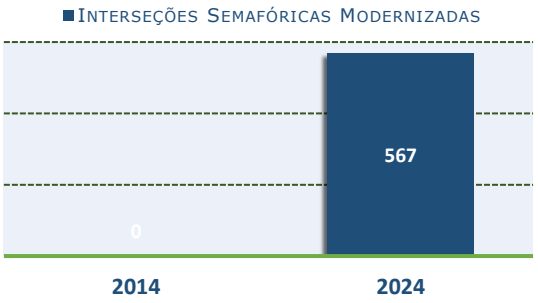
Com o crescimento da área sob gestão, o número de dísticos aumentou de forma muito acentuada. Desde 2010 que o rácio de dísticos por lugar é superior a um, e em várias zonas da cidade chega a ultrapassar os dois títulos de residente por lugar.

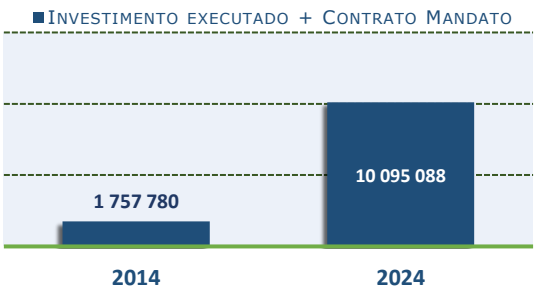
As estratégias de ordenamento ainda, e sempre, precisavam de considerar as necessidades de rotação, mas perante as necessidades dos Lisboetas, a EMEL implementou um grande número de lugares reservados a residentes.

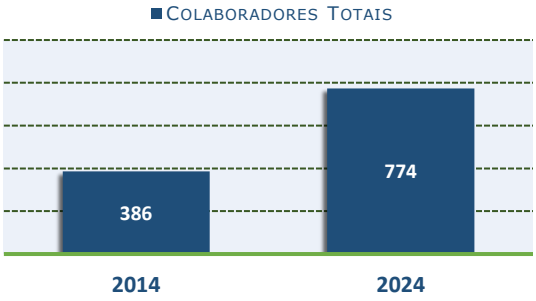
Com o crescimento da operação de estacionamento na via pública, a diluição de gastos e as economias de escala permitiam à EMEL começar a abraçar projetos exigentes: o GIRA, uma ambição antiga, teve adjudicação em 2016 e início da operação em 2017. Os primeiros anos foram atribulados e a rede prevista inicialmente, de 140 estações, já foi ultrapassada em 2023, com a EMEL a assegurar todas as operações. No final de 2024, o sistema contava com 174 estações e mais de duas mil bicicletas, quase todas elétricas. Já foram ultrapassados os 12 milhões de viagens nas bicicletas do GIRA, 2,8 dos quais em 2024.

A EMEL também se afirmou na promoção da Mobilidade Elétrica. Foi precisamente em 2014 que lançou o dístico verde, numa época em que os veículos elétricos eram pouco mais que uma curiosidade. Em 2024 o número de dísticos verdes ultrapassou os 30 mil. A ação da EMEL vira-se ainda para a densificação da rede de carregamento de veículos elétricos – os primeiros carregamentos ocorreram em 2020, e a rede em 2024 já disponibiliza 130 tomadas e está em implementação o plano de expansão, na via pública e nos parques EMEL.

Em 2019, o Município confiou à EMEL a modernização e manutenção da rede







semafórica. No final de 2024, já tinham sido modernizadas 567 interseções, faltando apenas 23.

A capacidade de realização de investimento da empresa multiplicou-se por quase seis vezes, desde 2014, e a ambição é de chegar ainda mais longe.

Para conseguir tudo isto, e ainda mais, a EMEL duplicou o seu quadro de Pessoal – uma evolução moderada perante a diversificação da atividade da EMEL. Mais do que quantos são, destaca-se o que são capazes de fazer.

02 ESTACIONAMENTO

RELATÓRIO E CONTAS **2024**

2.1. VIA PÚBLICA

O ordenamento e gestão do estacionamento na cidade de Lisboa estão na génese da EMEL. No início da atividade da empresa, a perspetiva de atuação assentava, essencialmente, no ordenamento do estacionamento como forma de estruturação do espaço público, então muito capturado por estacionamento desregulado, informal e, muitas vezes, abusivo.

Integrando a filosofia do ordenamento cuja implementação foi atribuída à EMEL, foram também definidas tarifas de estacionamento, com o objetivo de induzir a rotação nos lugares disponíveis.

Quem, há 30 anos, circulava quotidianamente de automóvel e estacionava em Lisboa, viu-se confrontado com uma nova realidade em que as normas de estacionamento passavam a ser fiscalizadas e em que se pagava por algo que até aí era gratuito.

Neste contexto, a mudança, protagonizada pela EMEL, não foi bem acolhida, e a empresa debateu-se com resistências à sua própria legitimidade para atuar na cidade.

Com o tempo, essas resistências foram sendo ultrapassadas, e com o surgimento dos benefícios do estacionamento ordenado a atuação da EMEL foi sendo aceite, embora o desagrado decorrente das operações de fiscalização concretizadas, naturalmente, permaneça.

O estacionamento ordenado proporciona melhorias na circulação, uma vez que torna mais fácil encontrar um lugar de estacionamento vago. Dessa forma, há menos circulação e menos congestionamento, o que se traduz na redução das emissões dos veículos a combustão, que ainda prevalecem.

As tarifas são também um incentivo ao uso de formas de transporte alternativas, designadamente do sistema de transportes públicos, e a sua cobrança gera meios financeiros para desenvolver projetos de mobilidade mais eficientes e sustentáveis, ou até para a construção de infraestruturas de estacionamento planeadas de forma a, não só, satisfazer as necessidades de estacionamento, mas também a otimizar as condições de circulação – esta é a estratégia que a EMEL, em articulação com o Município, tem vindo a desenvolver, ampliando a sua capacidade de intervenção na gestão da mobilidade, numa perspetiva de economia circular.

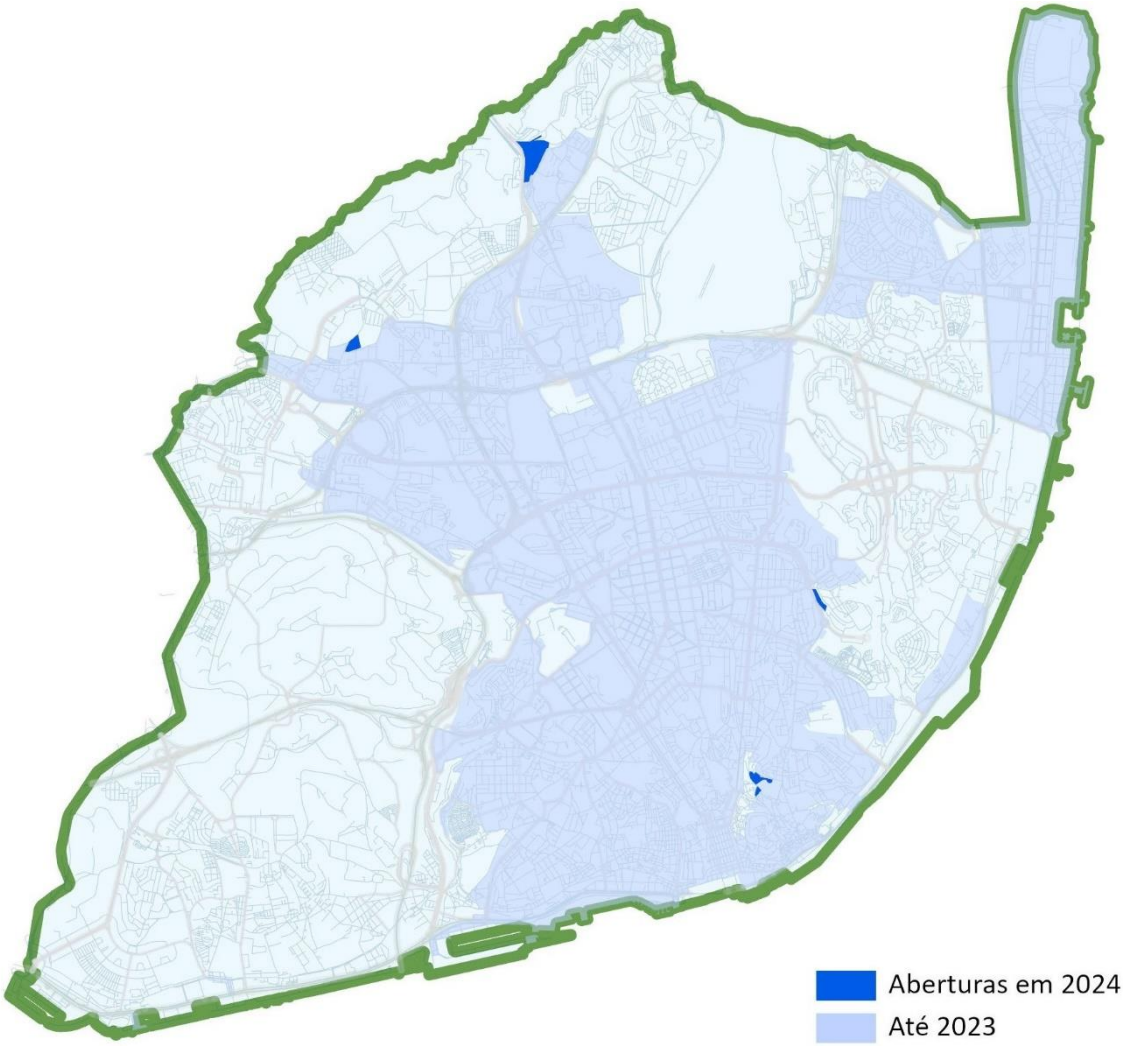


Figura 2-1 Área de Estacionamento Ordenado em Lisboa e Expansão em 2024

A área de estacionamento ordenado, sob a gestão da EMEL, cobre já grande parte do território do Município. Considerando as zonas do aeroporto e do Parque de Monsanto como estando afastadas desta abordagem, percebe-se que a maior parte da área da cidade de Lisboa conta já com uma gestão ordenada do estacionamento, estando previsto, para os próximos anos, o seu alargamento.

Com a área por ordenar a ficar reduzida, torna-se mais difícil concretizar novas aberturas, seja pela configuração dos arruamentos, pela ocupação das áreas, ou porque a consensualização de um equilíbrio entre a oferta e as várias necessidades de estacionamento é de complexa definição – e todas estas dimensões ganham maior relevo com a aproximação de períodos eleitorais. Em 2024 as aberturas concretizadas pela EMEL em Zonas de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL), contavam 1 013 novos lugares.

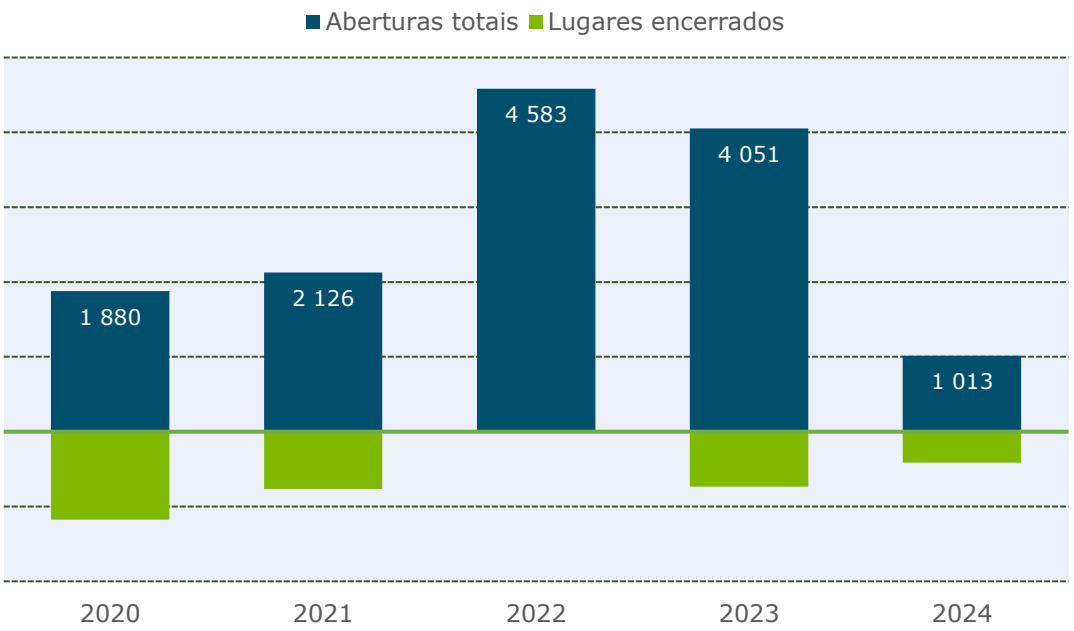


Gráfico 2-1 Evolução do Número de Lugares de Novas Aberturas 2020 - 2024

Este ainda não considera a nova área de estacionamento aberta em Carnide, na Azinhaga das Carmelitas, que apesar de construída ao longo de 2024, foi inaugurada já em janeiro de 2025.

Figura 2-2 Zona de estacionamento da Azinhaga das Carmelitas

O projeto, há muito esperado pelos residentes de Carnide, incorpora a dimensão de requalificação do espaço urbano que a EMEL procura sempre integrar nestas intervenções. Os espaços verdes na envolvente também foram requalificados, destacando-se a plantação de 72 árvores e 472 arbustos.

Mobilizando um investimento de quase 390 mil euros, o novo espaço de estacionamento fica situado próximo da conhecida zona de restaurantes tradicionais, estabelecendo assim condições de promoção do crescimento da atividade económica.

O novo estacionamento da Azinhaga das Carmelitas disponibiliza 116 lugares, quatro deles reservados para o carregamento de veículos elétricos e três para pessoas com mobilidade reduzida. Está integrado na Coroa Verde, ou seja, cada hora de estacionamento, de segunda a sexta-feira, entre as nove e as 19 horas, tem o preço de 0,80€, sendo que os veículos de residentes com dístico válido da ZEDL 12C – Carnide, podem estar estacionados gratuitamente.

As novas aberturas de 2024 ocorreram todas em ZEDL que estavam já em exploração.

Tabela 2-1 Novos lugares abertos em ZEDL já em exploração em 2024

ZEDL	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	DATA DE ABERTURA
07G - Beato(G)				6		12/JAN
24F - São Vicente(F)			57		**2**	15/JAN
18B - Parque Nações(B)				27		31/JAN
07G - Beato(A)				64		27/MAI
19A - Penha França(A)				43		27/MAI
38 – Socorro					**33**	23/SET
14C - Lumiar(C)				251	**39**	02/DEZ
20H - Santa Clara(H)				237	18	02/DEZ
14C - Lumiar(C)				31		17/DEZ
03M - Alvalade(M)			38			23/DEZ
11A - Campolide(A)			34			23/DEZ
18A - Parque Nações(A)				115		23/DEZ
TOTAIS	**0**	**0**	**147**	**774**	**92**	

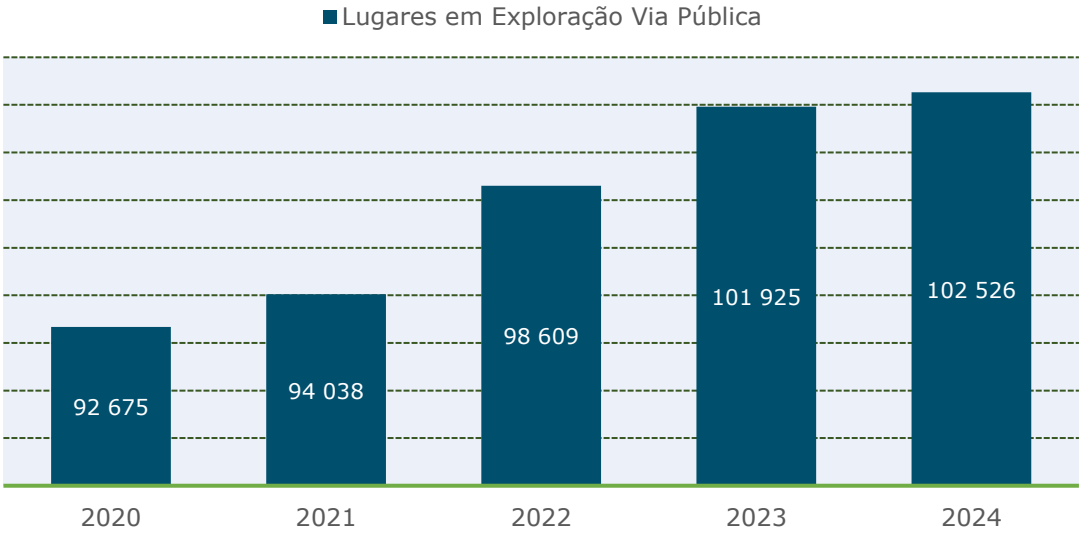


Gráfico 2-2 Evolução do Número Total de Lugares em Exploração 2020 - 2024

Estes números consideram apenas os lugares tarifados e reservados a residentes, e estão distribuídos por 21 das 24 freguesias de Lisboa.

Tabela 2-2 Total de lugares em exploração por freguesia

FREGUESIA	F. NUMEROSAS	RESIDENTE	TARIFADO	TARIFADO+ RES. NOTURNO	TOTAL
Alvalade	64	2 164	9 851	649	12 728
Areeiro	38	1 762	5 177	569	7 546
Arroios	26	599	5 564	797	6 986
Avenidas Novas	52	1 797	7 305	0	9 154
Beato	0	13	808	0	821
Belém	1	0	142	0	143
Benfica	3	0	744	0	747
Campo Ourique	47	840	2 690	582	4 159
Campolide	6	202	2 605	32	2 845
Carnide	1	854	2 316	0	3 171
Estrela	36	544	3 658	996	5 234
Lumiar	22	569	9 386	215	10 192
Misericórdia	7	606	1 080	82	1 775
Olivais	5	1 363	3 354	0	4 722
Parque das Nações	4	531	6 665	0	7 200
Penha de França	17	390	5 641	30	6 078
Santa Clara	3	59	796	0	858
Sta Maria Maior	4	513	814	0	1 331
Santo António	14	467	2 732	470	3 683
São. D. Benfica	24	1 158	9 552	0	10 734
São Vicente	4	295	2 120	0	2 419
TOTAL	**378**	**14 726**	**83 000**	**4 422**	**102 526**

Além dos lugares tarifados e dos reservados a residentes, a área de estacionamento ordenado engloba ainda lugares de muitas outras categorias (praças de táxis, carregamento de veículos elétricos, lugares privativos, entre outros), que, ao serem incluídos no número de lugares operados pela EMEL elevam o número total acima dos 122 mil.

Os lugares tarifados e reservados a residentes são organizados por ZEDL.

Tabela 2-3 Síntese dos lugares disponíveis para estacionamento nas ZEDL 2023-2024

	2023						2024					
	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	TOTAL	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	TOTAL
LUGARES EM ZEDL	1 543	13 285	22 477	47 743	14 089	99 137	**1 571**	**12 943**	**22 468**	**47 992**	**14 726**	**99 700**

Também são integrados nas ZEDL os lugares explorados pela EMEL ao abrigo de contratos celebrados com entidades terceiras, que tutelam parcelas do espaço público com arruamentos e espaços de estacionamento.

Tabela 2-4 Lugares Geridos pela EMEL ao Abrigo de Contratos de Exploração 2023 - 2024

	2023				2024			
	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE
052 - Av. Brasília (APL)	0	0	1 357	29	0	0	1 357	29
04G - Praça Pasteur			124		0	0	124	0
03C/03H/03M - Alvalade (Cid. Universitária)	0	0	0	454	0	0	434	0
TOTAL	**0**	**0**	**1 481**	**483**	**0**	**0**	**1 915**	**29**

Finalmente, a EMEL gere ainda os acessos e estacionamento nos bairros históricos, onde a escassez da oferta e a configuração da malha urbana obrigou à implementação das Zonas de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC).

Tabela 2-5 Evolução do número de lugares em ZAAC 2023-2024

ZAAC	2023	2024
011 - Bairro Alto	95	94
042 - Alfama	180	178
043 - Santa Catarina	86	85
044 - Castelo	149	147
TOTAL	**510**	**504**

Em síntese, entre o final de 2023 e o final de 2024, registou-se a seguinte evolução no número de lugares tarifados e reservados a residentes.

Tabela 2-6 Evolução dos lugares disponíveis por coroa tarifária 2023-2024

	2023	2024
Eixos Pretos	0	0
Eixos Castanhos	1 543	1 571
Eixos Vermelhos	13 285	12 943
Coroa Amarela	23 958	24 383
Coroa Verde	48 226	48 021
Residentes + Famílias Numerosas	14 403	15 104
Bairros Históricos	510	504
LUGARES TOTAIS	**101 925**	**102 526**

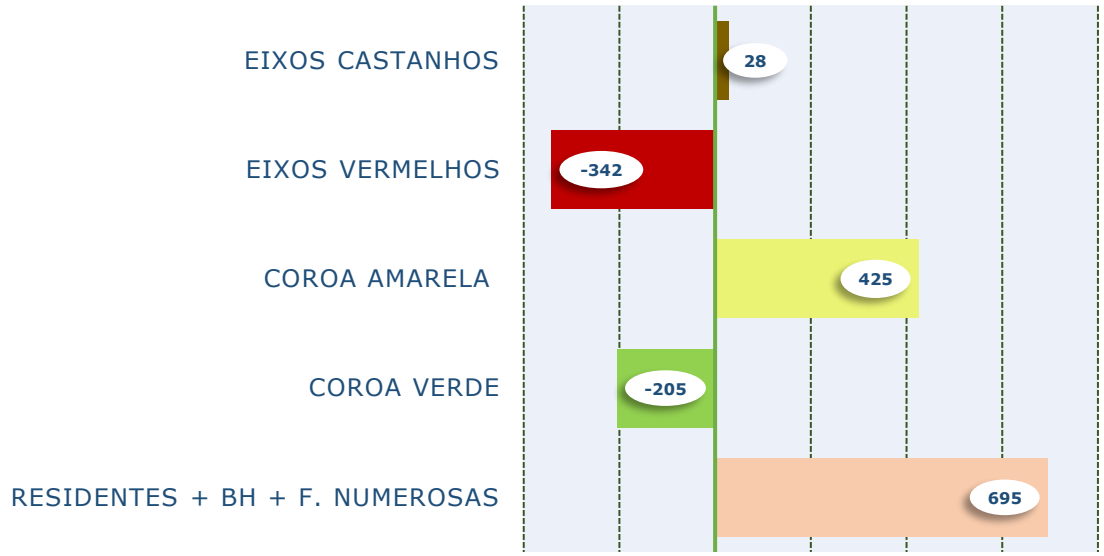
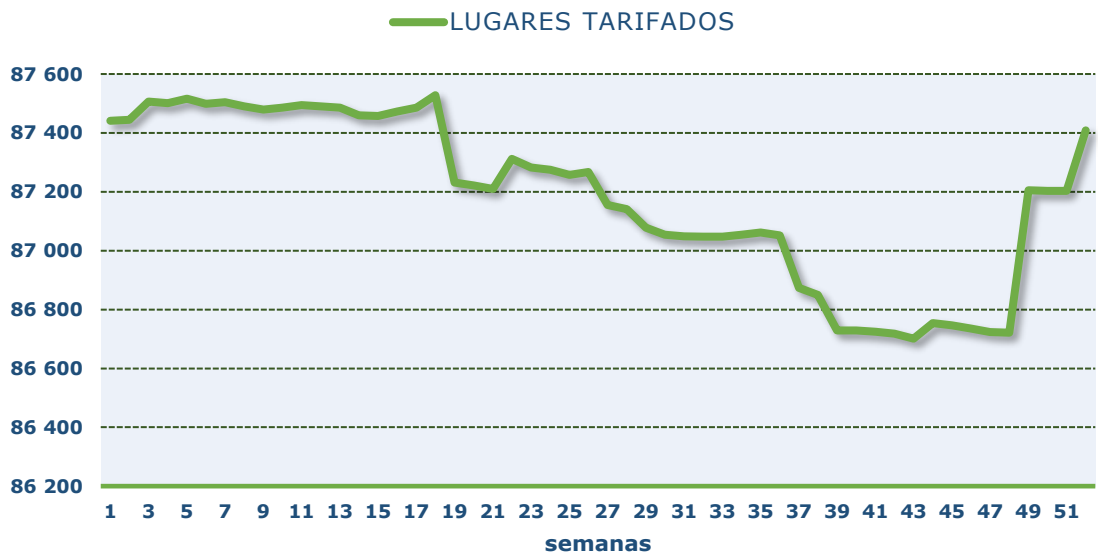


Gráfico 2-3 Variação Líquida do Número de Lugares Por Tarifa 2023 - 2024

Em 2024 o maior crescimento da oferta de estacionamento ordenado ocorreu nos lugares reservados a residentes. De facto, nos lugares tarifados apura-se mesmo uma diminuição líquida do número de lugares – uma diminuição que é marginal, no final do ano, mas que ao longo de 2024 chegou a ser significativa.

Este facto deve-se ao número de lugares tarifados que foram convertidos em lugares reservados a residentes, tendo-se registado alguma compensação apenas nas aberturas ocorridas já perto do final do ano.



A estrutura tarifária, implementada no terreno, não sofreu alterações significativas.

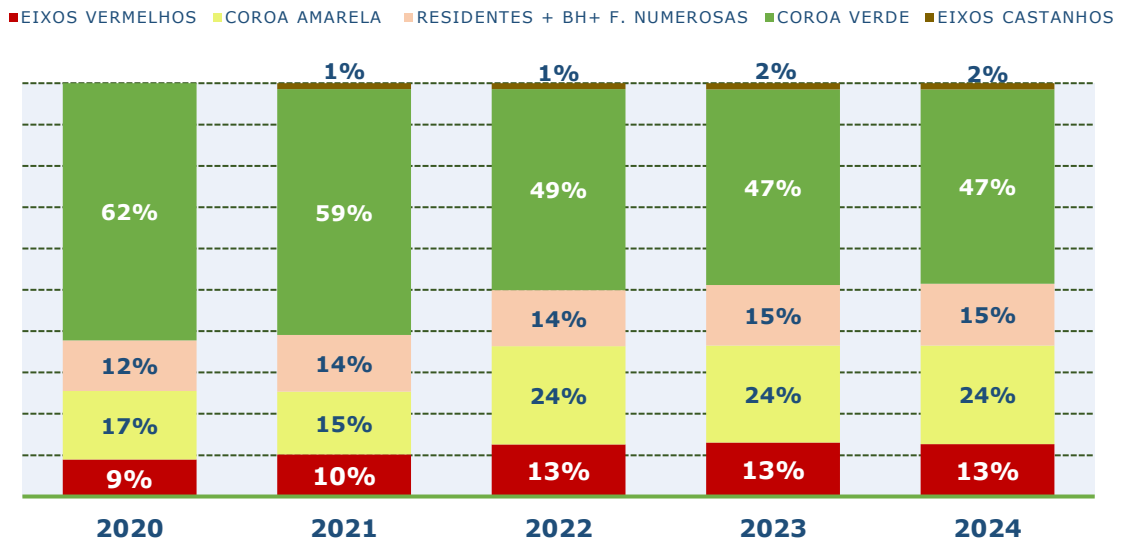


Gráfico 2-4 Proporção dos Lugares Ordenados por Coroa Tarifária

Ao longo de vários anos as tarifas de rotação da via pública permaneceram quase inalteradas, apenas com ajustamentos de pormenor em alguns arruamentos. Isso provocou algum desequilíbrio face à pressão de estacionamento crescente, em algumas áreas, motivo subjacente a uma reestruturação tarifária, em que se admitiram duas novas tarifas (a Castanha e a Preta, esta última sem implementação no terreno) e se reordenaram os preços vigentes nos arruamentos. Esse movimento terminou em 2023.

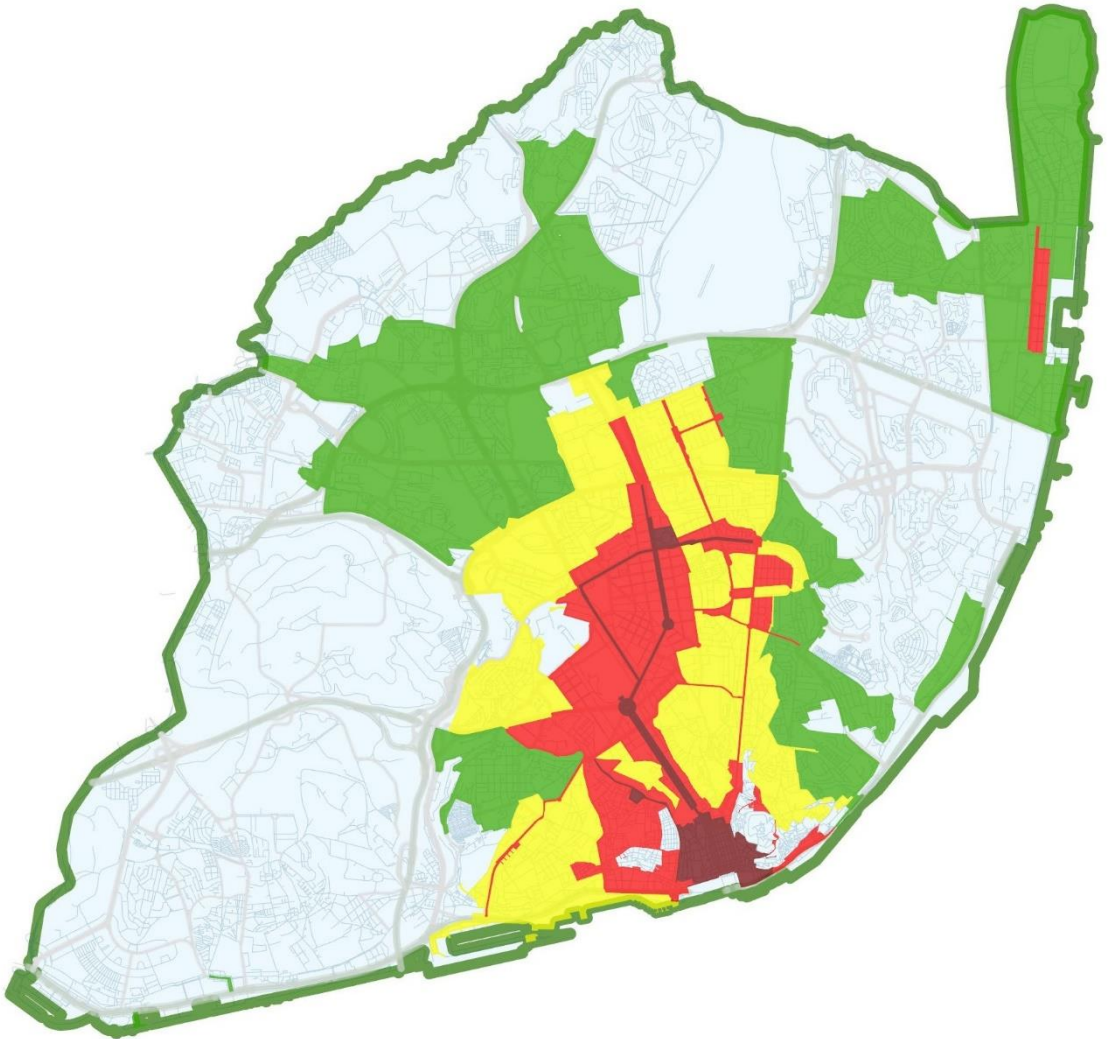


Figura 2-3 Tarifas no Terreno em 2024

A reestruturação aumentou o preço médio, que, entretanto, já estabilizou.

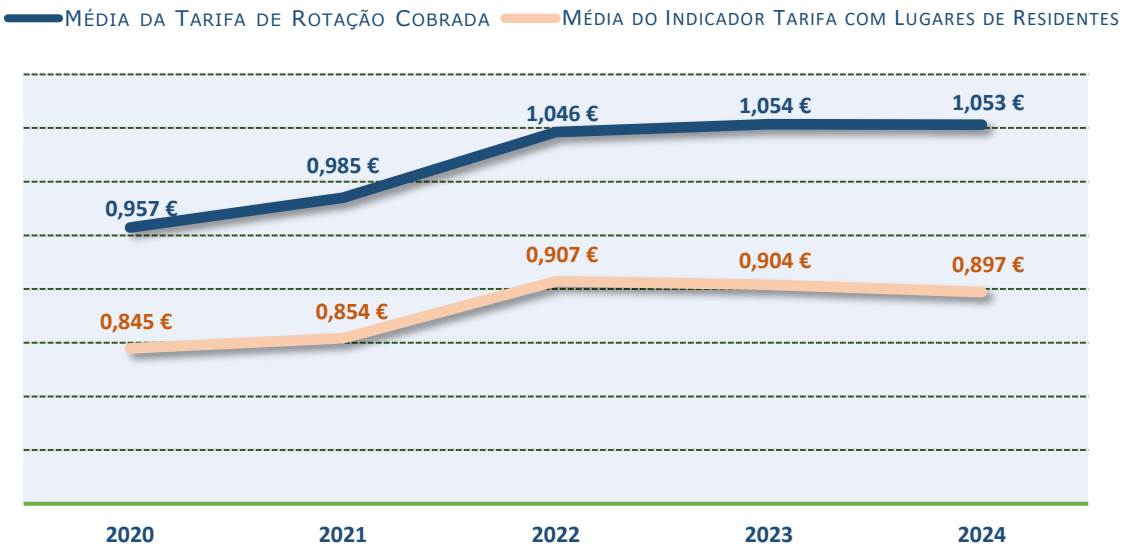


Gráfico 2-5 Evolução das Tarifas Médias 2020 - 2024

As alterações introduzidas parecem ter correspondido aos objetivos definidos, apesar da subida das horas vendidas observada em 2022: ela resulta da saída da pandemia. A comparação com 2019, último ano antes da pandemia e também anterior à reestruturação tarifária, revela uma queda de 6,3% das horas vendidas, entre 2024 e 2019 (em 2019 foram vendidas 30,3 milhões de horas de estacionamento).

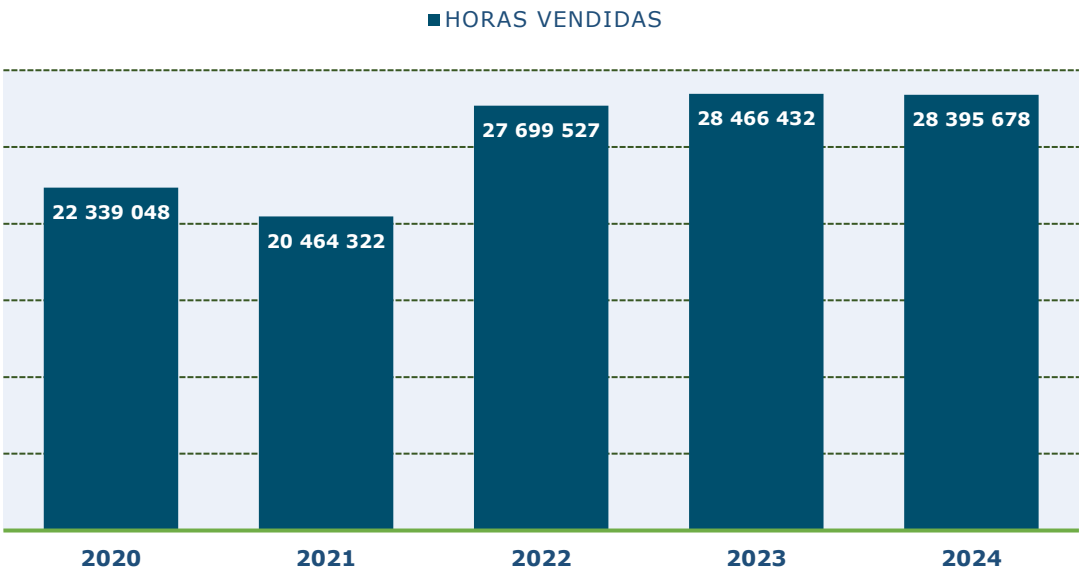


Gráfico 2-6 Evolução do Número de Horas Vendidas no Estacionamento de Rotação na Via Pública 2020 - 2024

Face a 2023, o volume de horas vendidas regista uma quebra marginal, de cerca de 0,2%. Ao longo do ano a procura descreveu uma trajetória, em termos homólogos, oscilante, com um primeiro semestre de contração e um segundo semestre de crescimento.

O movimento de contração já decorria no segundo semestre de 2023, percebendo-se algum paralelismo entre a trajetória seguida pela procura observada do estacionamento de rotação, em Lisboa, e aquela que é seguida pelas taxas de juro do mercado interbancário.

Traduzida nos indexantes utilizados, designadamente, no crédito à habitação – tipicamente a Euribor com período de três, seis ou 12 meses – quando a subida dos juros se refletiu nas revisões das taxas de juro dos contratos de crédito, em massa, conduziu a uma redução do rendimento disponível e, por conseguinte, a uma redução da parcela gasta em estacionamento.

O movimento inverso também foi claro. A queda das taxas de juro, mais uma vez quando se refletiu nas revisões das taxas dos contratos de crédito, teve como resultado um aumento do rendimento disponível, entre outros consumos, para pagamento de estacionamento – outubro foi mesmo o mês com mais

elevado montante de receita do estacionamento de rotação na via pública, desde sempre.

Como se percebe, múltiplos fatores impactam na procura de estacionamento, e mais ainda no estacionamento de rotação. De facto, a procura de estacionamento é uma procura derivada, induzida pela procura de outros bens ou serviços, sendo complexa a tarefa de coordenar níveis de procura de estacionamento – a tarifa é a ferramenta mais eficaz para o fazer, e os dados apontam para uma boa adequação das tarifas implementadas em Lisboa.

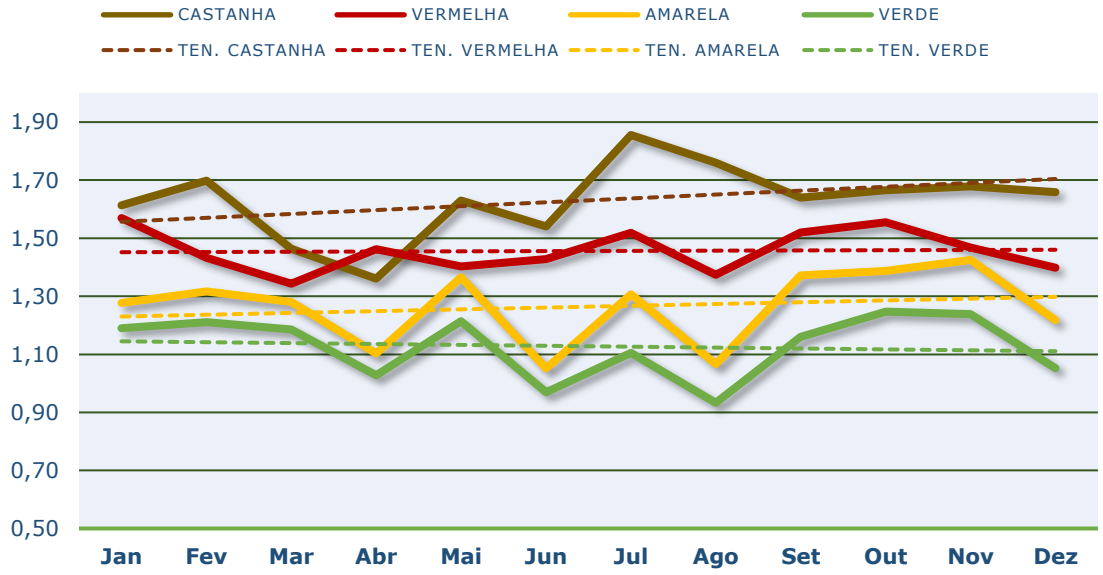


Gráfico 2-7 Evolução Mensal do Número de Horas Vendidas Por Lugar/Dia e Por Tarifa - 2024

A qualidade dessa adequação é medida pelo ordenamento das horas vendidas por lugar, em cada uma das tarifas. Ao longo de todo o ano de 2024, as tarifas mais elevadas registaram mais procura de rotação do que as mais baixas. A exceção, única, ocorreu no mês de abril, quando, em média, foram vendidas mais horas por lugar na tarifa vermelha do que na tarifa castanha.

As razões por que, apesar desta adequação, o nível de serviço permanece reduzido em várias zonas da cidade, sendo necessário percorrer vários arruamentos até encontrar um lugar vago (e, recorrentemente, é preciso percorrê-los mais de uma vez), passam por outros fatores como a elevada pressão de residentes ou o crescimento do número de veículos com dístico verde, que podem estacionar gratuitamente, em qualquer lugar tarifado – no final de 2024 existiam mais de 30 mil dísticos verdes.

2.1.1. Atividades de suporte

O ordenamento do estacionamento assenta em duas grandes dimensões operacionais: o *enforcement* legal das normas de estacionamento e a implementação do dispositivo que, em cada arruamento, concretiza a estratégia concebida de ordenamento.

O *enforcement* legal das normas de estacionamento compete ao efetivo de Fiscalização da EMEL, para cuja eficácia concorre o processamento de contraordenações decorrentes das denúncias emitidas.

FISCALIZAÇÃO

A atividade dos Agentes de Fiscalização de Trânsito (AFT) é fundamental para a gestão do espaço urbano. É uma ação eficaz da Fiscalização que garante o respeito pelas normas de estacionamento, viabilizando as melhorias que se pretendem alcançar quando é delineada a estratégia de mobilidade a implementar.

O contexto histórico em que se assiste à criação da EMEL integrava uma forte necessidade de ordenamento do estacionamento, até aí muito desregulado, num esforço de estruturação do espaço público cujas áreas dedicadas aos modos suaves eram invadidas por estacionamento informal.

Nessa época, o trabalho dos AFT era muito dificultado pela forma como era percebida a introdução de tarifas, e pela necessidade de aceitação do papel da empresa no terreno, enquanto legítima entidade fiscalizadora do estacionamento.

As competências indispensáveis para um bom desempenho das tarefas de fiscalização, nessa altura, passavam muito pelo domínio das normas que compunham a legislação aplicável – o Código da Estrada e o Regulamento de Estacionamento – pela capacidade, física, e, essencialmente, mental, face aos longos períodos de permanência em pé e perante a pressão com que eram confrontados quotidianamente.

A evolução da própria EMEL trouxe consigo novas exigências para o papel do AFT na cidade de Lisboa. A empresa criada para a gestão do estacionamento deu lugar a uma entidade de alcance abrangente na promoção de boas práticas de mobilidade, e o AFT já não se remete a uma aplicação linear das normas de estacionamento, adotando processos de maior impacto na prossecução de objetivos de sustentabilidade nas deslocações urbanas.

As competências técnicas do domínio da legislação permanecem inalienáveis, mas a abordagem e os processos de fiscalização exigem capacidades mais desenvolvidas, estruturadas e alinhadas com o que a cidade espera da EMEL. Foi neste sentido que em 2023 foram tomadas decisões determinantes, e que ao longo de 2024 se concretizaram, primeiro no seio da organização, e de seguida nos arruamentos de Lisboa.

Em primeiro lugar foi estabelecida uma priorização das ações de fiscalização com foco muito claro na proteção da mobilidade, e, dentro desta, dos modos suaves, bem como do estacionamento de residentes – só depois se atende à promoção da rotação.

1. **Prioridade à mobilidade e aos modos suaves**
    a. Estacionamento em passadeiras
    b. Estacionamento em passeios
    c. Estacionamento em lugares reservados a veículos de deficientes
    d. Estacionamento em segunda fila
    e. Estacionamento em ciclovias
    f. Estacionamento em bolsas de cargas e descargas
2. **Fiscalização do estacionamento em zonas reservadas a residentes**

3. **Potenciar a rotação nos lugares tarifados**

Para que esta priorização fosse levada ao terreno de forma eficaz, foi implementado um extensivo programa de formação, transversal a toda a

equipa de Fiscalização, incutindo procedimentos desenhados para uma intervenção ágil e eficiente, mas em que a personalização da abordagem se tornou central.

Hoje os AFT que integram o efetivo de Fiscalização da EMEL são, desde a entrada na empresa, dotados de ferramentas que permitem ir mais longe, ao serviço da mobilidade na cidade, vendo alargados os seus recursos a uma área vital para a promoção da sua própria atividade e, por essa via, para a promoção de melhores práticas de mobilidade: a abordagem ao cidadão.

Figura 2-4 Aula de formação de AFT

Ao longo de 2024 mais de 96% dos AFT que integram o efetivo de Fiscalização da EMEL frequentaram um programa de formação, desenvolvido pela Academia EMEL, com um foco muito claro na melhoria do contacto com o cidadão. O programa, profundamente encadeado nas dimensões teóricas e práticas, contempla diversas fases de *follow-up*, primeiro acompanhando os agentes em plena operação e depois retornando à sala, seguindo um planeamento que se estenderá até ao final do primeiro trimestre de 2025.

Os frutos desta aposta estratégica no cuidado da abordagem ao cidadão e na formação, começam a evidenciar-se na forma como a atividade da Fiscalização é acolhida nas ruas, estabelecendo-se um contexto de menor conflitualidade.

Tabela 2-7 Evolução do Volume de Operações de Fiscalização 2020 - 2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Denúncias e Avisos	287 996	343 197	412 123	424 894	379 582
Desbloqueamentos	28 893	43 480	65 737	53 967	54 506
Remoções	7 933	11 800	17 737	19 056	19 219
Operações Totais	**324 822**	**398 477**	**495 597**	**497 917**	**453 307**

Uma atitude mais pedagógica e dialogante, revelando mais proximidade e empatia com as necessidades dos utilizadores do estacionamento, exige maior disponibilidade dos AFT para, mais do que comunicar, saber ouvir e compreender as dificuldades. Esta postura consome tempo e atenção, deixando menos destes recursos para a concretização de operações.

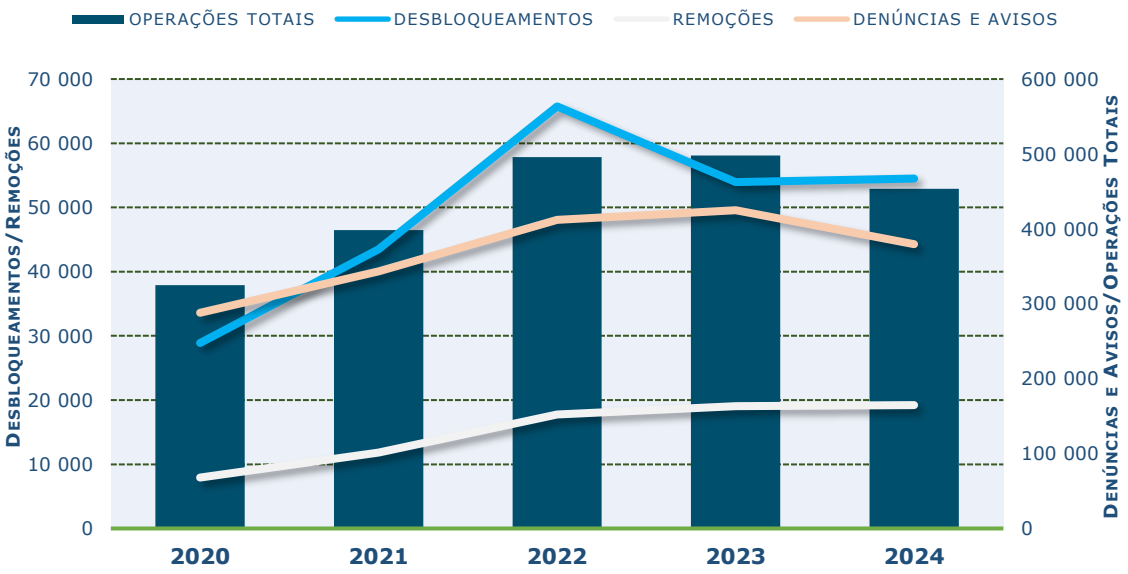


Gráfico 2-8 Evolução das operações de Fiscalização 2020 - 2024

A priorização estabelecida para a fiscalização de infrações também contribui para a evolução registada.

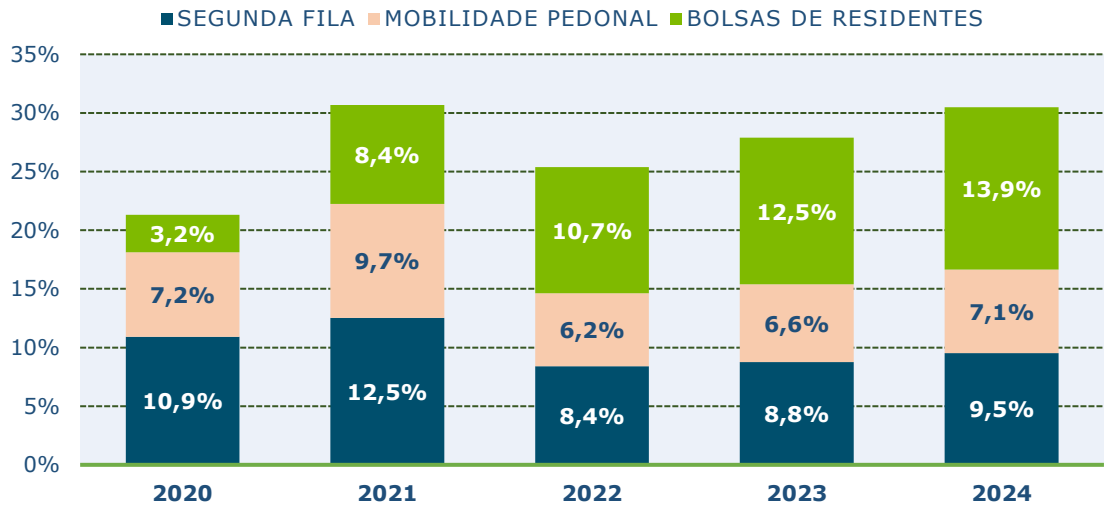


Gráfico 2-9 Evolução da Proporção de Operações Associadas a Prioridades Operacionais 2020 - 2024

Quando o AFT apeado inicia a verificação de um arruamento, obedecendo à ordenação definida, coloca a sua atenção, primeiro, nas passadeiras e passeios, lugares reservados ao estacionamento de deficientes e a veículos em segunda fila – estas ocorrências não têm a mesma continuidade subjacente à fiscalização dos lugares tarifados, obrigando a maiores deslocações e maior dispêndio de tempo.

Este fator não tem o mesmo relevo na operação motorizada dos bloqueios e remoções, em grande parte das vezes decorrente da sinalização prévia dos

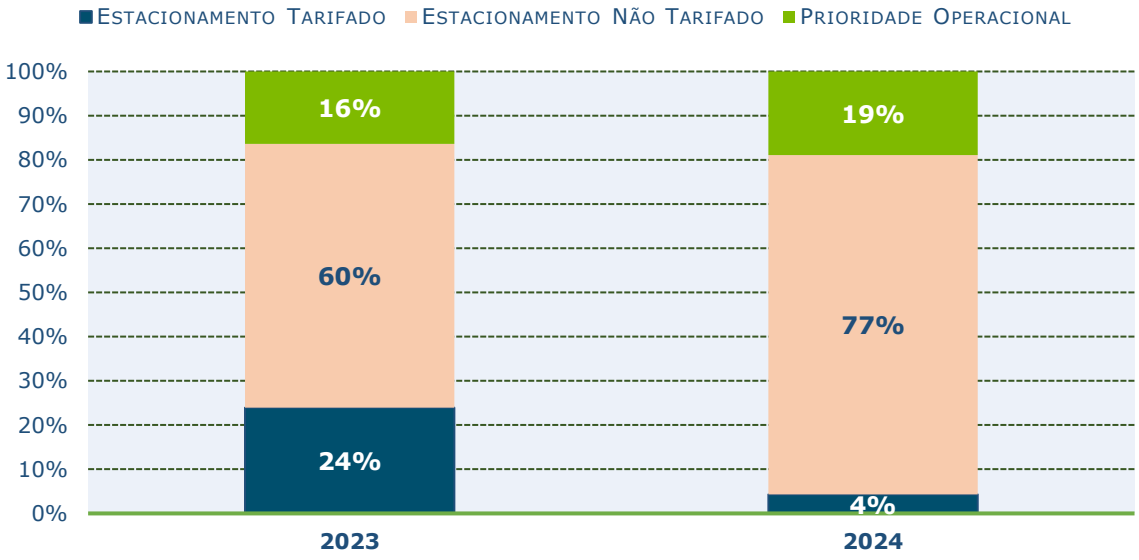


Gráfico 2-10 Proporção de Desbloqueios e Remoções por categoria de infração 2023 - 2024

agentes apeados. A assimilação da priorização de infrações estabelecida ainda foi mais pronunciada na atividade das equipas de bloqueio e dos reboques.

A preponderância das primeiras prioridades operacionais que se evidencia na atividade das equipas de bloqueios e dos reboques, demonstra o sucesso na implementação da estratégia definida para a Fiscalização como um todo, tendo a promoção da mobilidade, e em particular da mobilidade suave, como objetivo de fundo. O esforço colocado na melhoria do contacto com o cidadão exige, como se disse, uma disponibilidade para ouvir e para acolher as dificuldades de quem circula em Lisboa.

Esse esforço impacta no tempo de desbloqueio, que corresponde ao período que medeia entre a solicitação do desbloqueio, protagonizada pelo condutor do veículo bloqueado, e a concretização do desbloqueio por uma das equipas do serviço. Consideram-se desbloqueios sem pedido aqueles que são realizados pelas equipas, sem que tenha sido solicitado o desbloqueio ao serviço de coordenação – isto acontece quando o automobilista chega junto do automóvel bloqueado e a equipa de bloqueio ainda permanece no local. Aos desbloqueios sem pedido corresponde um tempo de desbloqueio nulo.

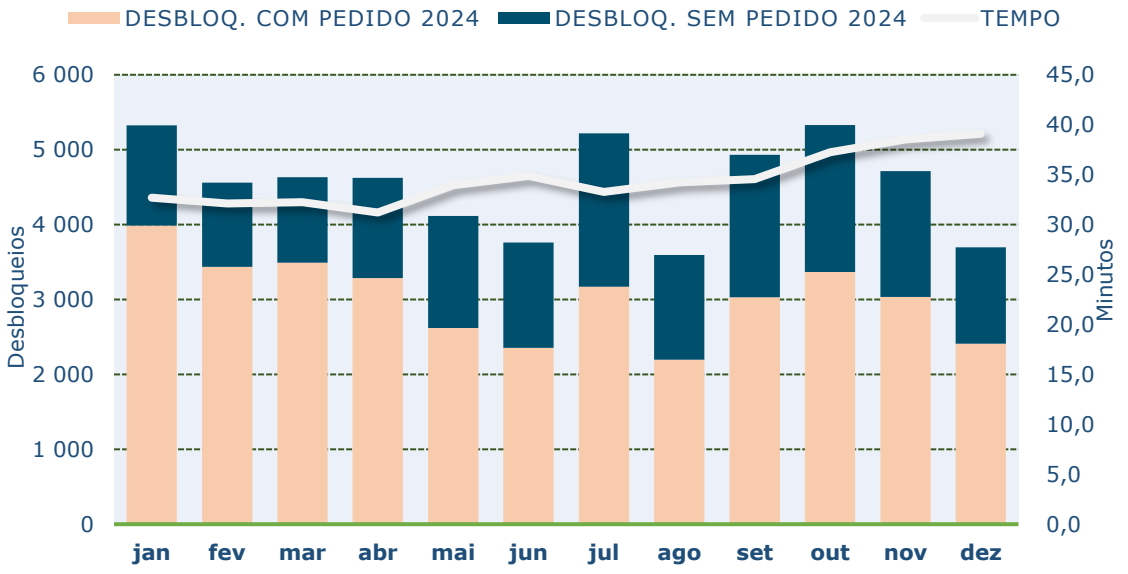


Gráfico 2-11 Evolução Mensal do Número de Desbloqueios e do Tempo de Desbloqueio 2024

Neste contexto específico do desbloqueio sem pedido, o facto de os AFT alocarem uma parcela maior do seu tempo ao diálogo com os condutores, acaba por ser benéfico – permanecendo mais tempo na área em que foram bloqueadas viaturas, atendem mais pessoas, realizando mais desbloqueios sem pedido.

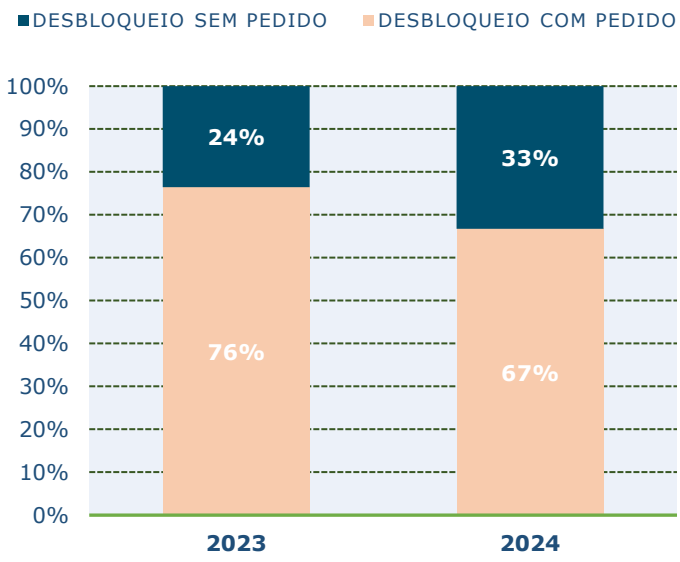


Gráfico 2-12 Evolução dos desbloqueios com e sem pedido 2023 - 2024

O tempo de desbloqueio é um indicador que a EMEL procura, ativamente, melhorar, que em 2024 registou uma média de 34 minutos. Os muitos imponderáveis externos que influem no tempo necessário para acorrer aos pedidos de desbloqueio, tornam muito desafiante a definição de objetivos. A abordagem cuidada ao cidadão que se preconiza veio aumentar ainda mais esse desafio.

2024 foi um ano de grande progresso na atividade da Fiscalização da EMEL. Os processos utilizados permitem um impacto cada vez maior na mobilidade em Lisboa e a forma como se interage com o cidadão proporciona uma maior adesão a boas práticas de mobilidade e um ambiente de maior serenidade em toda a atividade da Fiscalização.

CONTRAORDENAÇÕES

Uma das missões do tratamento e gestão de contraordenações é a redução do tempo decorrido entre a criação da denúncia de infração e a notificação do condutor do veículo alvo dessa denúncia, logrando a correta identificação dos condutores e procedendo à sua notificação, de forma eficaz. Em matéria de emissão de denúncias, relativamente à atividade da Fiscalização, salienta-se o seguinte:

- Concretizou-se uma aposta assertiva numa nova abordagem ao cidadão, com maior disponibilidade para acolher as suas necessidades e para ir ao seu encontro de uma forma mais pedagógica, reduzindo o tempo disponível para novas operações.
- Conseguiu-se um maior alinhamento com as prioridades estratégicas de intervenção na fiscalização do estacionamento em Lisboa, com ainda maior priorização das infrações reconhecidas como prioritárias para a boa gestão da mobilidade da cidade, designadamente o estacionamento em segunda fila e o estacionamento a impedir ou dificultar a mobilidade pedonal e o acesso do peão ao transporte público.

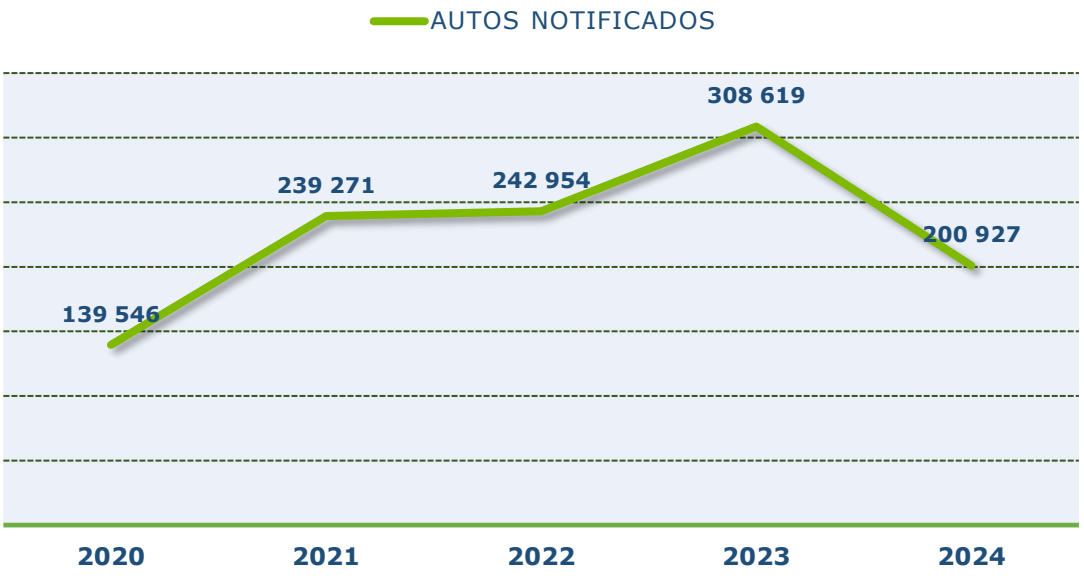


Gráfico 2-13 Evolução anual do volume de autos notificados 2020 – 2024

Analisando estes diversos meios, é de salientar que foi realizado um total de 432 345 notificações em 2024, que se traduziram, em linha com os o número de autos notificados, numa diminuição de aproximadamente 33% relativamente às de 2023, aproximando-se, contudo, da ordem de grandeza registada em 2022. A distribuição mensal destas notificações pode ser consultada no gráfico seguinte.

Ao pagamento das coimas relativas às contraordenações dos autos emitidos está, naturalmente, associado o sucesso da notificação, mas de forma não totalmente correlacionada, já que a taxa de pagamento é influenciada por outros fatores, como é o caso do hiato temporal entre verificação da infração e notificação, que quanto mais curto for, maior será a propensão do infrator/arguido para o pagamento.

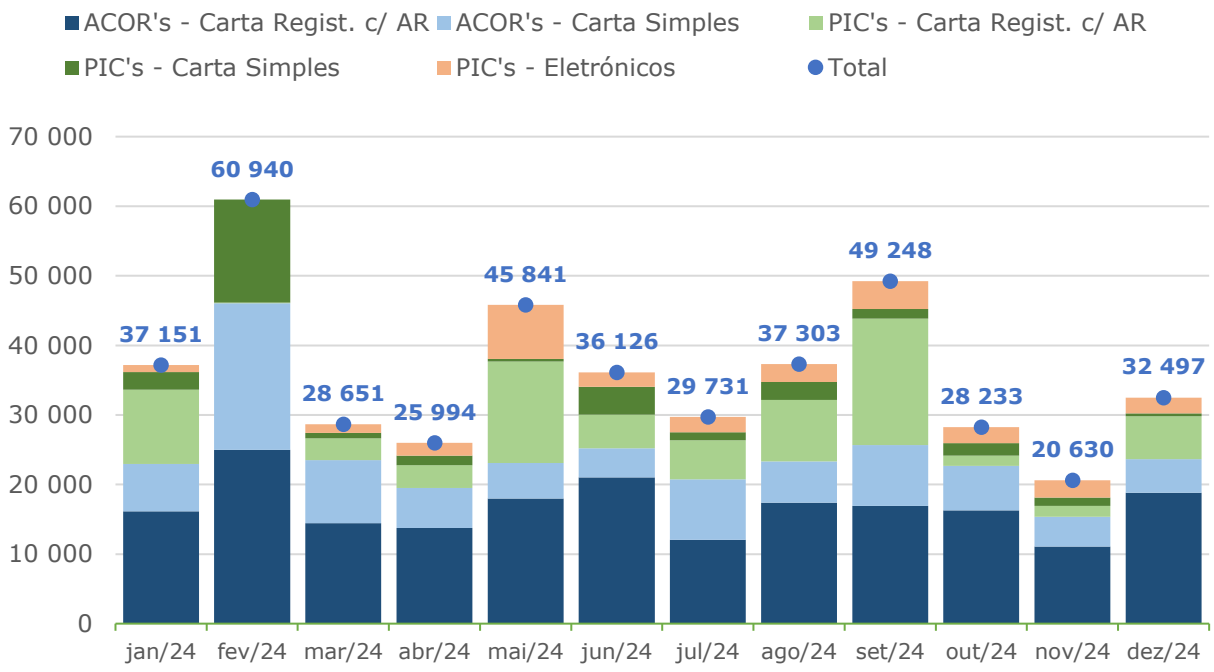


Gráfico 2-14 – Evolução mensal das notificações, por meio de envio 2024

Relativamente ao volume de coimas pagas e ao respetivo valor, a tendência anual tem sido análoga à verificada nas notificações, com um máximo de processos registados em 2023 e um volume de 2024 mais próximo do de 2022. Neste último ano, os 190 952 processos pagos, que totalizaram 7 240 695€, correspondem a um valor médio de coima paga de 37,92€.

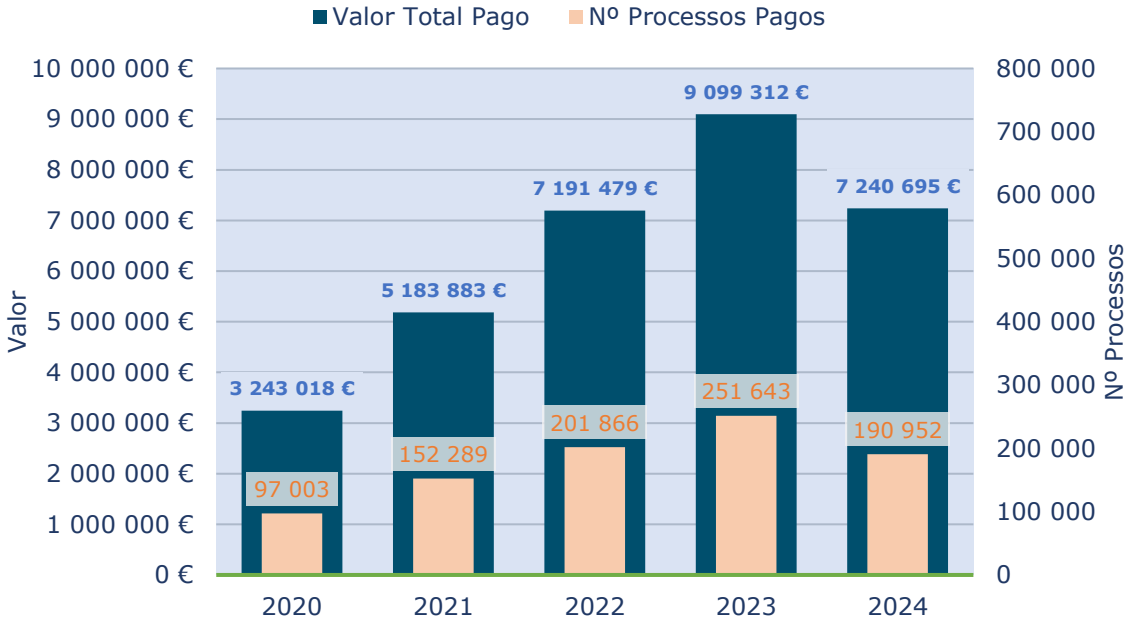


Gráfico 2-15 Evolução anual do volume de coimas pagas e respetivo valor 2019 – 2023

Constata-se, assim, a manutenção do esforço da EMEL em notificar eficazmente, priorizar o tratamento das infrações mais graves e prioritárias, com reflexos visíveis no aumento das taxas de pagamento.

Apesar da prossecução da estratégia de consciencialização quanto à necessidade do cumprimento das regras de estacionamento, o processo contraordenacional acarreta custos, duração, esforço e complexidade significativos, que levam a que se tenha continuado, de forma complementar, a dar primazia ao pagamento voluntário das autuações.

Assim, os canais disponíveis para o serviço de Identificação Voluntária do Condutor, como interação do infrator com a EMEL que antecede o pagamento voluntário, manteve a tendência de crescimento em 2024, que se cifrou num total de pedidos muito próximo do de 2023 (-1,2%), apesar de incidir sobre um volume de autos bastante inferior, tal como explicado anteriormente. Isto revela, da parte dos infratores, um reconhecimento das vantagens destes canais (Meu Perfil EMEL e ePark) para uma identificação mais confortável, ágil e prevenção de demoras no processo e de custas adicionais.

Sendo os canais digitais os que se entendem mais vocacionados para este serviço e ao quais se pretende continuar a dar primazia, pelo facto de serem processos seguros e com as necessárias regras de validação da informação disponibilizada, o gráfico seguinte detalha a evolução destes pedidos ao longo de 2024.

É possível constatar, apesar dos efeitos do número de dias de trabalho e sazonalidade inerentes a cada mês, uma tendência de crescimento ao longo do ano, que culminou num número médio de pedidos por dia de trabalho de 185, em dezembro de 2024.

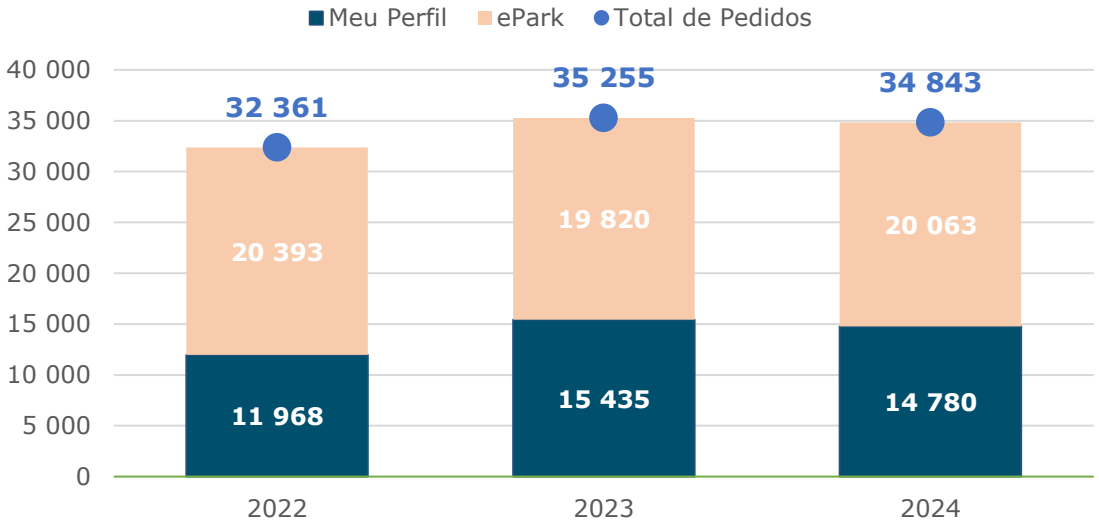


Gráfico 2-16 Volume anual pedidos Identificação Voluntária do Condutor 2022 – 2024

Os processos pagos resultantes seguem uma tendência mensal semelhante ao volume de identificações por via destes canais e explicam uma taxa de pagamento de 62% para o total de 2024, embora com a receção desses pagamentos a ser registada com uma dilação temporal entre 10 e 15 dias úteis face ao momento da identificação.

Ainda relativamente à identificação voluntária do condutor, importa dizer que se fechou o ano de 2024 com uma duração decorrida entre a verificação da infração e a identificação voluntária de cerca de sete dias, em média, com mais 11 dias médios decorridos até à receção do pagamento, o que resulta num tempo total do ciclo contraordenacional inferior ao dos ACOR's com necessidade de levantamento indireto e notificações múltiplas.

Este desempenho sublinha que a adesão a estes canais digitais, além de mais segura para todas as partes envolvidas, é também mais ágil e eficiente, constituindo-se como mais um serviço de melhoria da relação da EMEL com o cidadão.

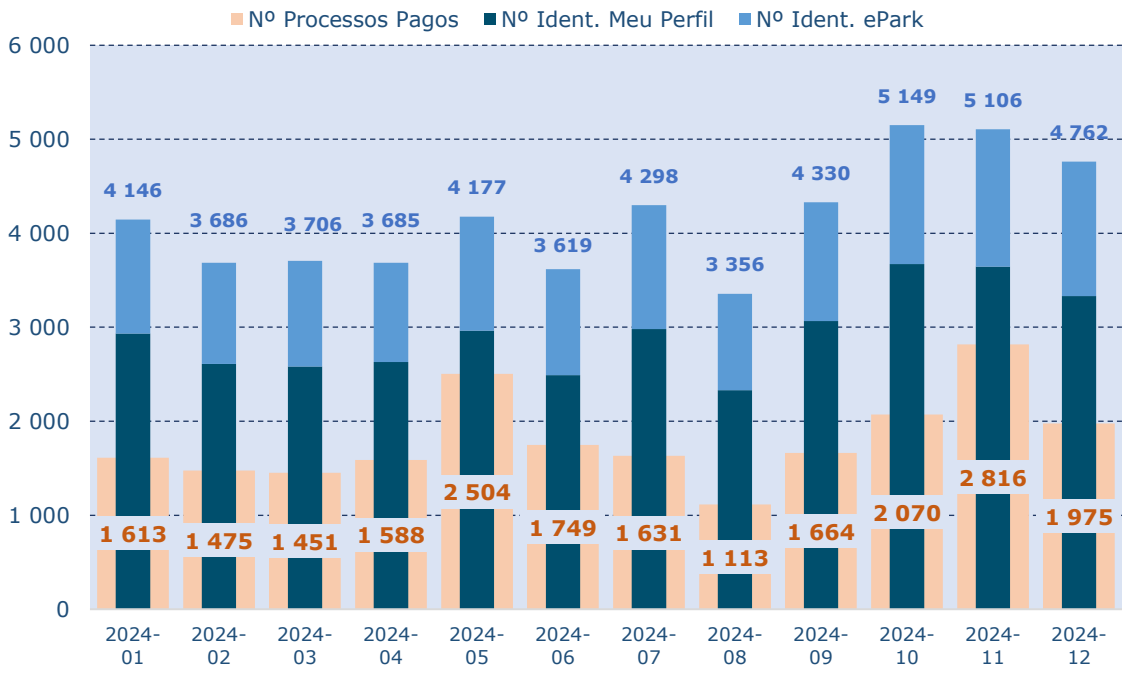


Gráfico 2-17 Evolução mensal dos pedidos de Identificação Voluntária do Condutor 2024

2.1.2. Outras atividades de suporte

A viabilização do *enforcement* legal das normas de estacionamento depende do estabelecimento de um dispositivo que, na prática, materializa esse quadro normativo. O dispositivo integra, essencialmente, três dimensões muito importantes: i) a sinalização – horizontal e vertical – planeada e implementada obedecendo quer às regras vigentes, quer à estratégia idealizada para cada

arruamento; ii) o sistema de meios de pagamento, com disponibilidade, fiabilidade e conveniência para os utilizadores; iii) o serviço de apoio ao cliente, interface do relacionamento do cidadão com a empresa.

SINALIZAÇÃO

É através da sinalização instalada que o ordenamento do estacionamento se concretiza no terreno. A sinalética implementada, toda ela obedecendo a *standards* homologados internacionalmente, transmite aos condutores as informações de que estes necessitam para adotar práticas de condução e estacionamento alinhadas com a definição estratégica adotada para cada arruamento.

Por outro lado, é também a presença da sinalização que possibilita aos Fiscais da EMEL exercerem a sua atividade, permitindo, na maior parte dos casos, a denúncia das infrações detetadas.

A sinalização vertical veicula as decisões tomadas quanto à alocação de lugares segundo a sua tipologia – tarifados, reservados a residentes, cargas e descargas, entre outros – sendo atualizada cada vez que essas decisões se alteram para determinado conjunto de lugares.

Já a sinalização horizontal é mais flexível quanto à forma de enquadramento das normas, sendo possível que o mesmo *layout* satisfaça as condições de lugares de características diversas. Por este motivo, a sinalização horizontal é mais permanente, no sentido da sua definição e implementação, mas também mais sujeita à acumulação de desgaste.

No estudo e planeamento do *layout* a implementar nas aberturas de novas ZEDL, é definido o desenho da sinalização horizontal adequado aos objetivos estabelecidos, esse *layout* é implementado no terreno e, posteriormente é repintado quando se percebe a necessidade de o fazer dado o desgaste das marcas originais, ou quando se toma uma decisão cuja implementação é incompatível com a sinalização existente.

Figura 2-5 Pintura de passadeira no âmbito da expansão do estacionamento ordenado no Lumiar

As condições de desgaste a que as pinturas da sinalização horizontal estão sujeitas, são muito diversas, consoante o arruamento e a zona da cidade em que estão localizadas. O que a EMEL tem vindo a fazer é um esforço de monitorização sistemática do estado dessas pinturas, que levou, em 2024 a trabalhos de repinturas tiveram lugar em 56 zonas espalhadas pela cidade.

Tabela 2-8 Número de Lugares Repintados por ZEDL

ZEDL	LUG.	ZEDL	LUG.	ZEDL	LUG.
003 - Parque	137	**03N - Alvalade(N)**	441	**14N - Lumiar(N)**	27
005 – Av. da Liberdade	353	**03O - Alvalade(O)**	44	**14O - Lumiar(O)**	157
006 - S. Mamede	498	**03Q - Alvalade(Q)**	43	**17B - Olivais(B)**	905
007 - Santa Marta	137	**03R - Alvalade(R)**	943	**17C - Olivais(C)**	604
009 - Chile	43	**044 - Castelo**	58	**17D - OLIVAIS(D)**	498
010 - Avenidas Novas	196	**04F - Areeiro(F)**	118	**17E - OLIVAIS(E)**	31
012 - Chiado	24	**10A – C. de Ourique(A)**	1972	**17G - OLIVAIS(G)**	276
013 - Baixa	261	**10B – C. de Ourique(B)**	60	**23C - São. D. Benfica(C)**	43
014 – Pr. José Fontana	726	**10C - C. de Ourique(C)**	701	**23D – São. D. Benfica(D)**	354
016 - Campo Pequeno	644	**11B - CAMPOLIDE (11B)**	50	**23E – São. D. Benfica(E)**	897
017 - Estefânia	447	**11F - CAMPOLIDE (11F)**	95	**23F – São D. Benfica(F)**	108
018 - Marquês Pombal	592	**11I - CAMPOLIDE (11I)**	95	**23G - SÃO D. Benfica(G)**	78
021 - Castilho	693	**13B - Estrela(B)**	294	**23H - SÃO D. Benfica(H)**	115
023 - Bairro Azul	237	**13C - Estrela(C)**	88	**23I - SÃO D. Benfica(I)**	648
025 - Campo Santana	665	**14C - Lumiar(C)**	88	**23J - SÃO D. Benfica(J)**	267
033 - Príncipe Real	222	**14G - Lumiar(G)**	27	**24B - São Vicente(B)**	63
038 - Socorro	82	**14J - Lumiar(J)**	1496	**24C - São Vicente(F)**	19
03I - Alvalade(I)	508	**14K - Lumiar(K)**	639	**24F - São Vicente(G)**	9
03J - Alvalade(J)	650	**14L - Lumiar(L)**	693	**TOTAL**	20 159

O volume de lugares repintados cresceu – em 2024 atingiu-se o patamar dos 20%, dos lugares totais, repintados.

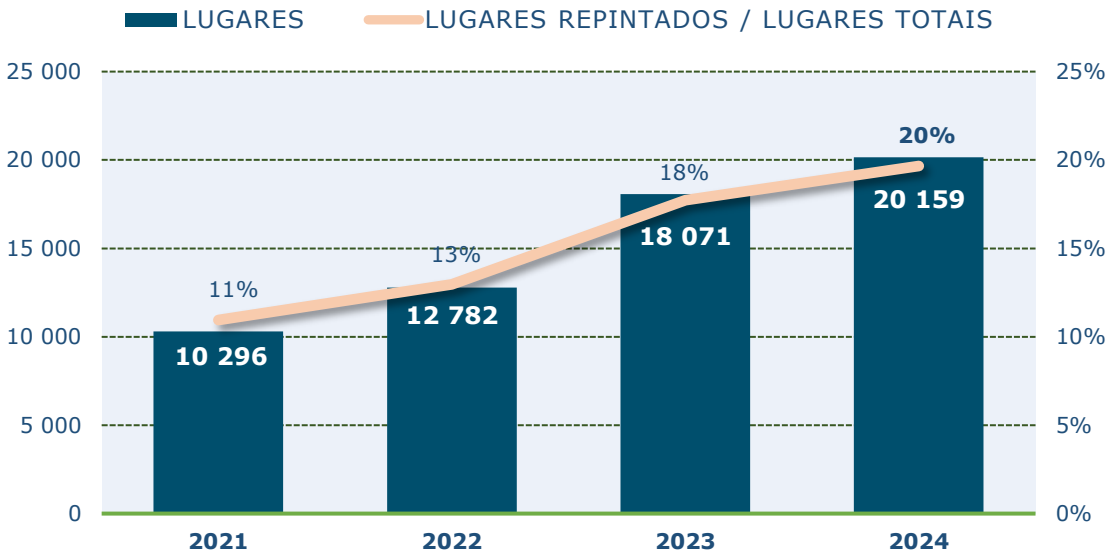


Gráfico 2-18 Evolução do Número de Lugares Repintados 2021 - 2024

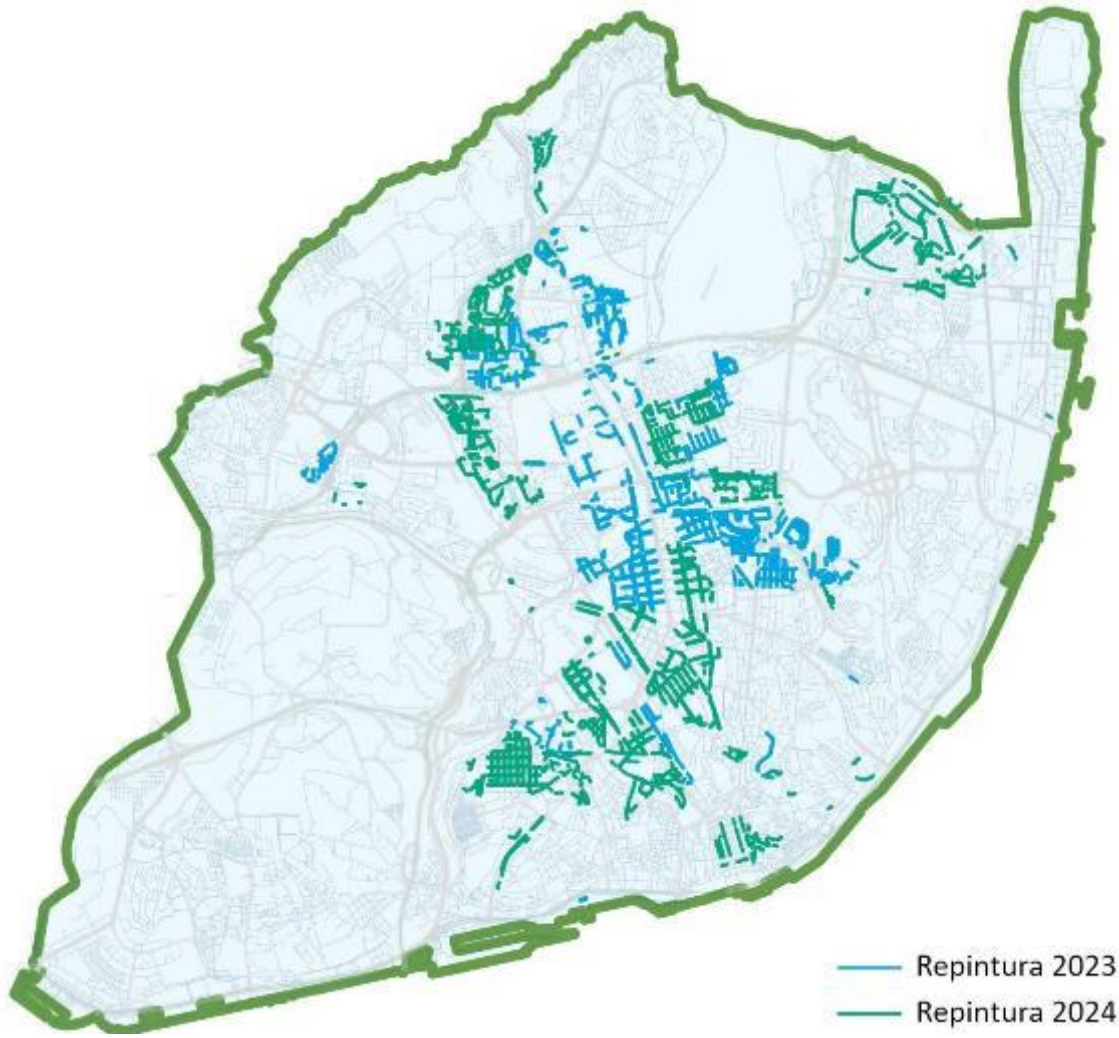


Figura 2-6 – Mapa das Artérias que beneficiaram da repintura da sinalização horizontal 2023 - 2024

Alargando a perspetiva também aos lugares repintados em 2023, percebe-se a abrangência do esforço da EMEL nesta matéria. A continuidade deste esforço é muito importante para a clareza do ordenamento do estacionamento, através da preservação da informação veiculada pelas pinturas – as tecnologias disponíveis não conferem grande longevidade à sinalização horizontal e o seu desgaste abre espaço a interpretações diversas que poderiam originar perceções desfavoráveis da atividade de fiscalização.

Precisamente para reforçar a clareza do ordenamento do estacionamento que é implementado, a EMEL tem vindo a socorrer-se da sinalização horizontal para melhor identificar os lugares reservados para o estacionamento de viaturas de residentes com dístico de zona. Tradicionalmente, esta reserva era assinalada com o recurso à sinalização vertical (e continua a ser), o que, em termos normativos, correspondia ao que era exigido para o efeito. No entanto, na interação mais aprofundada que a empresa vem cultivando com o cidadão, apurou-se que, diversas vezes, a sinalização vertical passava despercebida.

Figura 2-7 Lugares reservados a residentes com nova sinalização

Tentando mitigar este facto, a EMEL tomou a iniciativa de dar maior destaque a esta reserva, adicionando ao esquema de sinalização horizontal a designação "RESIDENTES", junto dos lugares.

A nova sinalização ajuda os automobilistas a identificar lugares reservados para residentes. É esta atitude que a EMEL procura desenvolver – ouvir, identificar dificuldades e procurar soluções. Também na disponibilização de meios de pagamento este tem sido o caminho.

MEIOS DE PAGAMENTO

Outro vetor fundamental para o ordenamento do estacionamento é o da disponibilização de meios de pagamento do estacionamento, fiáveis e convenientes para o utilizador.

O advento do estacionamento pago trouxe às maiores metrópoles um dispositivo mecânico de pagamento, o parquímetro, que depressa passou a integrar a diversificada gama de equipamentos que compõem a paisagem urbana – em Lisboa são quase 3 300, espalhados pela cidade.

Tabela 2-9 Número de Parquímetros por ZEDL

ZEDL	PARQ	ZEDL	PARQ	ZEDL	PARQ	ZEDL	PARQ
001 - Berna /Valbom	63	03H - Alvalade(H)	19	11H - Campolide(H)	41	19C - Penha França(C)	55
003 - Parque	16	03I - Alvalade(I)	17	11I - Campolide(I)	13	19D - Penha França(D)	18
005 – Av. da Liberdade	42	03J - Alvalade(J)	26	12B - Carnide(B)	1	19E - Penha França(E)	24
006 - S. Mamede	32	03K - Alvalade(K)	46	12C - Carnide(C)	14	19F - Penha França(F)	28
007 - Santa Marta	18	03L - Alvalade(L)	4	12D - Carnide(D)	29	20E - Santa Clara(E)	7
008 - Alameda	24	03M - Alvalade(M)	19	12E - Carnide(E)	40	20H - Santa Clara(H)	20
009 - Chile	52	03N - Alvalade(N)	29	13A - Estrela(A)	7	21C - Sta. Maior(C)	1
010 - Avenidas Novas	50	03O - Alvalade(O)	23	13B - Estrela(B)	56	23A - S. D. Benfica(A)	2
012 - Chiado	21	03P - Alvalade(P)	63	13C - Estrela(C)	49	23B - S. D. Benfica(B)	27
013 - Baixa	17	03Q - Alvalade(Q)	25	13D - Estrela(D)	46	23C - S. D. Benfica(C)	18
014 – Pr. José Fontana	42	03R - Alvalade(R)	49	14C - Lumiar(C)	28	23D - S. D. Benfica(D)	10
015 - Entrecampos	47	04A - Areeiro(A)	2	14D - Lumiar(D)	13	23E - S. D. Benfica(E)	27
016 - Campo Pequeno	29	04B - Areeiro(B)	14	14G - Lumiar(G)	32	23F - S. D. Benfica(F)	15
017 - Estefânia	44	04C - Areeiro(C)	27	14H - Lumiar(H)	28	23G - S. D. Benfica(G)	48
018 - Marquês Pombal	39	04D - Areeiro(D)	16	14J - Lumiar(J)	50	23H - S. D. Benfica(H)	26
021 - Castilho	27	04E - Areeiro(E)	20	14K - Lumiar(K)	25	23I - S. D. Benfica(I)	29
023 - Bairro Azul	11	04F - Areeiro(F)	60	14L - Lumiar(L)	36	23J - S. D. Benfica(J)	8
025 - Campo Santana	36	04G - Areeiro(G)	27	14M - Lumiar(M)	19	23K - S. D. Benfica(K)	34
030 - Gulbenkian	10	04H - Areeiro(H)	37	14N - Lumiar(N)	42	23L - S. D. Benfica(L)	18
032 - São Paulo	17	05G - Arroios(G)	3	14O - Lumiar(O)	29	23O - S. D. Benfica(O)	2
033 - Príncipe Real	39	07A - Beato(A)	14	17B - Olivais(B)	44	23P - S. D. Benfica(P)	11
037 - Anjos	79	07C - Beato(C)	1	17C - Olivais(C)	27	24A - São Vicente(A)	13
038 - Socorro	43	07D - Beato(D)	9	17D - Olivais(D)	22	24B - São Vicente(B)	14
043 – Stª Catarina/Bica	3	07G - Beato(G)	11	17E - Olivais(E)	21	24C - São Vicente(C)	10

ZEDL	PARQ	ZEDL	PARQ	ZEDL	PARQ	ZEDL	PARQ
046 - Laranjeiras	5	09C - Benfica(C)	12	17F - Olivais(F)	4	24D - São Vicente(D)	10
051 - Belém	3	09F - Benfica(F)	8	17G - Olivais(G)	10	24E - São Vicente(E)	15
052 - Avenida Brasília	35	10A – C. Ourique(A)	106	17I - Olivais(I)	1	24F - São Vicente(F)	10
055 - Bairro de Santos	39	10B – C. Ourique(B)	10	18A – P. Nações(A)	74	24G - São Vicente(G)	6
03A - Alvalade(A)	20	10C – C. Ourique(C)	46	18B – P. Nações(B)	28	24H - São Vicente(H)	14
03B - Alvalade(B)	4	11A - Campolide(A)	9	18C – P. Nações(C)	83	24I - São Vicente(I)	2
03C - Alvalade(C)	3	11B - Campolide(B)	23	18D – P. Nações(D)	16	24J - São Vicente(J)	2
03D - Alvalade(D)	11	11E - Campolide(E)	3	18E - Parque Nações(E)	45		
03E - Alvalade(E)	2	11F - Campolide(F)	13	19A - Penha França(A)	34		
03G - Alvalade(G)	8	11G - Campolide(G)	21	19B - Penha França(B)	19		
						TOTAIS	**3 293**

O recurso a parquímetros para o pagamento das tarifas de estacionamento exige, primeiro, um investimento elevado na sua aquisição, e depois elevados gastos correntes, seja para a sua manutenção e preservação da disponibilidade, ou para a recolha dos valores neles depositados.

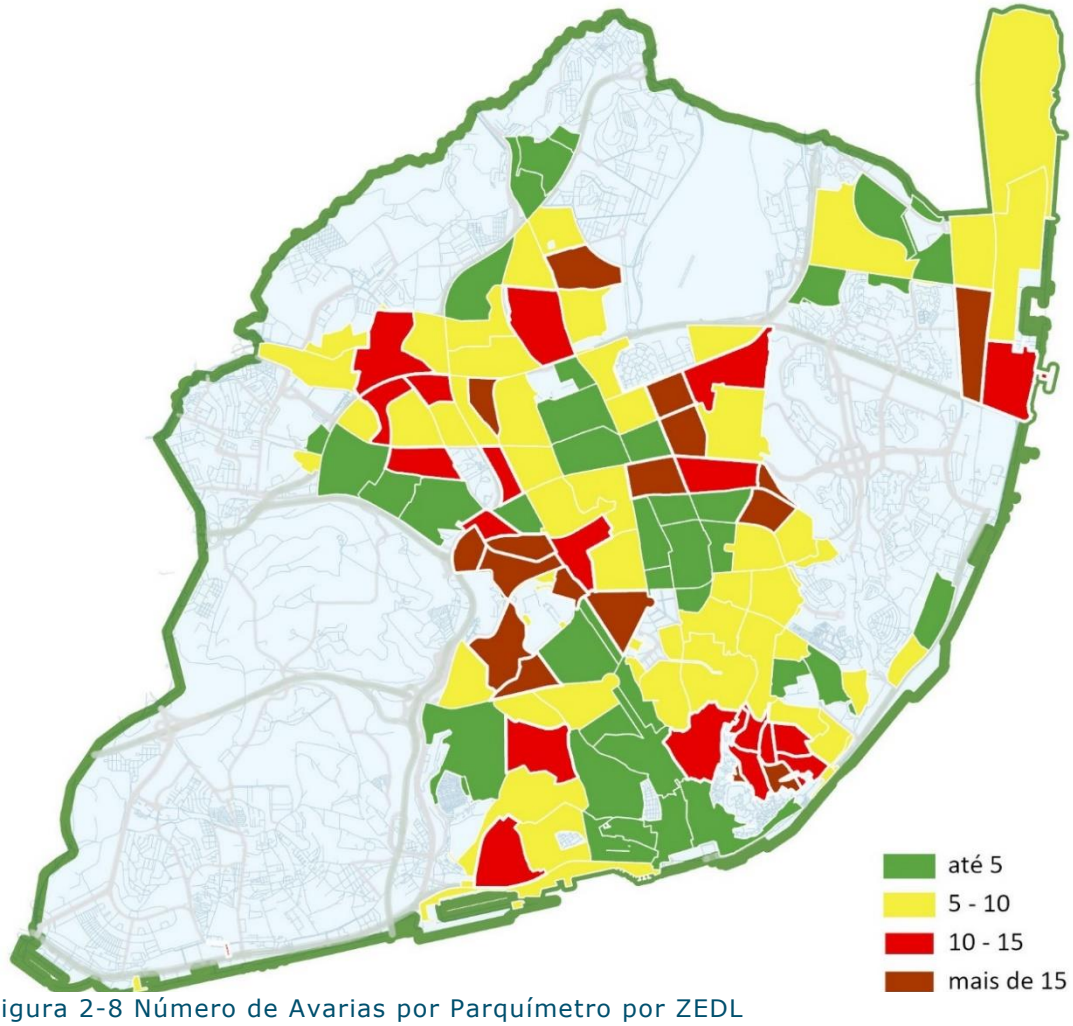


Figura 2-8 Número de Avarias por Parquímetro por ZEDL

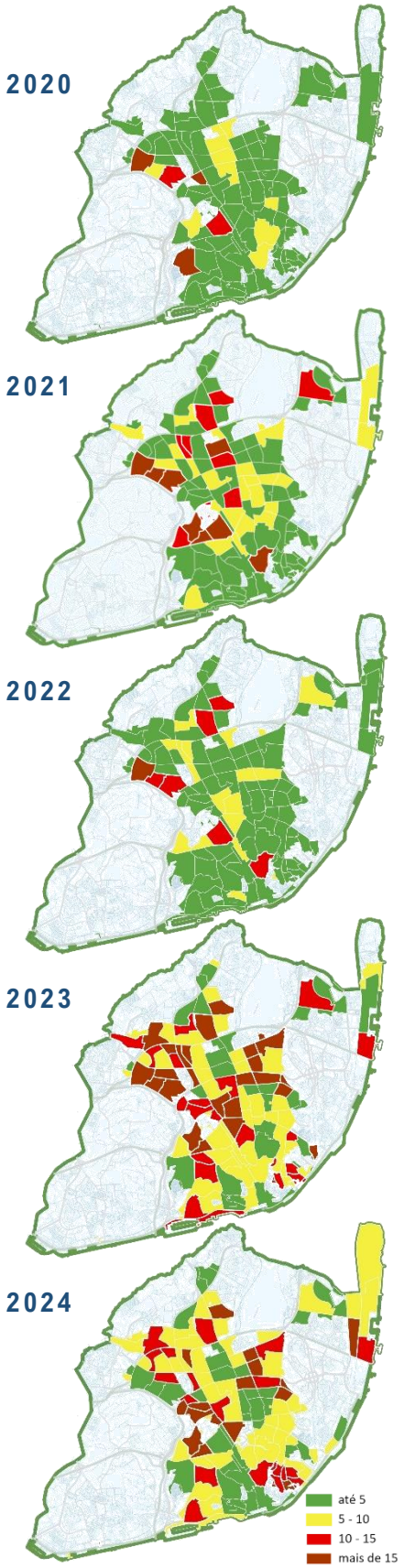


Figura 2-9 Evolução do Número Médio de Avarias por Parquímetro por ZEDL 2020 - 2024

Acresce que, pela sua natureza e as características do seu uso, assentar o pagamento do estacionamento numa rede de parquímetros exige um sobredimensionamento dessa rede, isto é, para assegurar quer a disponibilidade do dispositivo, quer a conveniência do seu uso, são necessários mais parquímetros do que aqueles que bastariam para simplesmente recolher os valores associados ao pagamento do tempo de estacionamento dos utilizadores.

Para garantir conveniência e acessibilidade aos parquímetros, estes não devem estar muito distantes do lugar onde os condutores estacionam os seus automóveis.

Outra característica obriga a que seja instalado um número elevado destes equipamentos: a sua elevada propensão para a avaria. Seja pelo elevado desgaste provocado pelo uso intensivo, decorrente de uma grande e diversificada quantidade de utilizadores, pela sua permanente exposição ao calor do verão ou à humidade e frio do inverno, seja pelo vandalismo gratuito ou pela tentativa de furto dos valores contidos nos seus cofres, são muitos os fatores que proporcionam condições para que os parquímetros se danifiquem e estejam indisponíveis, pelo menos por algum tempo.

Para que essa indisponibilidade não comprometa o acesso ao meio de pagamento, torna-se necessário dimensionar o dispositivo com um nível adequado de redundância, ou seja, instalar mais parquímetros.

Com a rede instalada em Lisboa a rondar os 3 300 parquímetros, será necessário contar com uma equipa de dimensão adequada para responder às necessidades colocadas por um parque de máquinas tão vasto. Na EMEL essa equipa é constituída por 45 trabalhadores, entre aqueles que procedem regularmente à recolha dos valores nos parquímetros e os que asseguram a prontidão imprescindível na resolução das ocorrências que surgem.

Nos últimos dois anos o número de avarias em parquímetros aumentou. Um fator muito relevante aponta para que esta tendência se acentue: os parquímetros estão a envelhecer e mais de 50% dessas máquinas têm já idade superior a 10 anos.

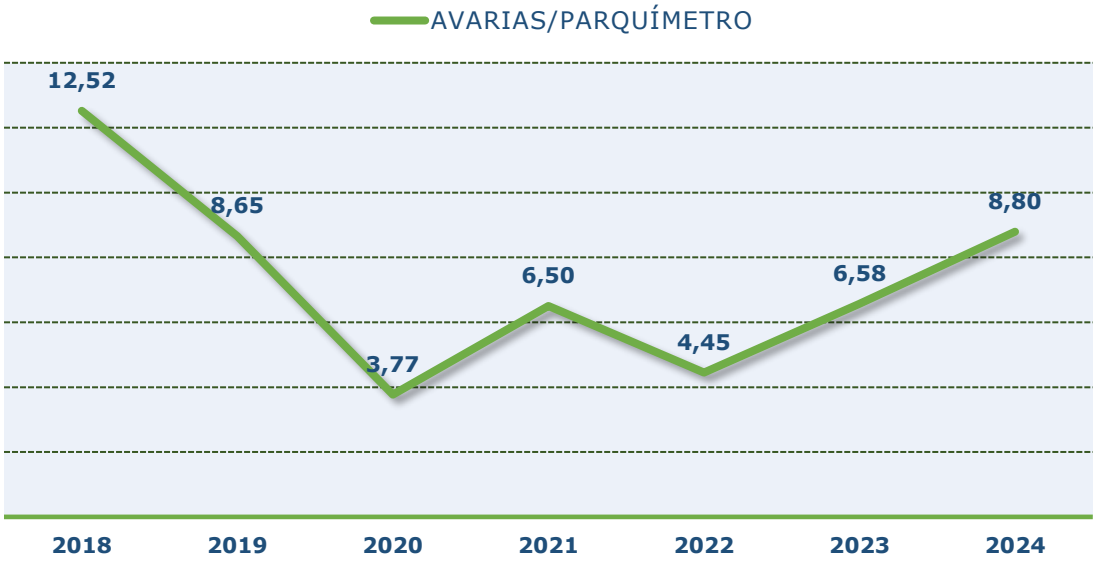


Gráfico 2-19 Evolução do Rácio de Avarias por Parquímetro 2018 - 2024

Muitas destas avarias decorrem de atos de vandalismo. Os atos de vandalismo estão presentes na operação dos parquímetros desde a sua primeira instalação. A dada altura da história da EMEL chegaram a colocar em causa a viabilidade económica da empresa, reduzindo de forma significativa os rendimentos que conseguia recolher da cobrança do estacionamento.

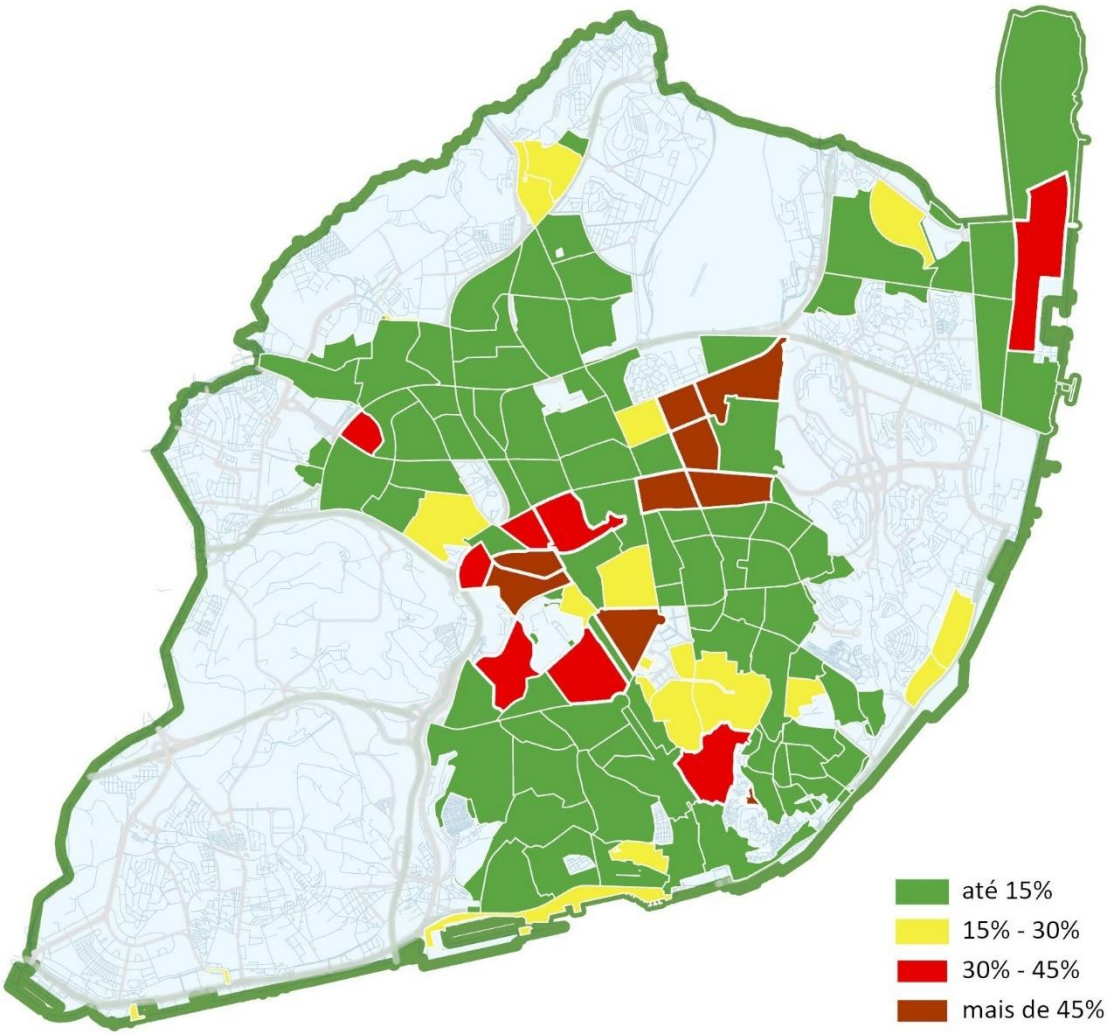


Figura 2-10 Proporção das Avarias de Parquímetros Decorrentes de Atos de Vandalismo

Muitos desses problemas encontram solução eficaz no meio de cobrança alternativo que é proposto pelas aplicações de pagamento móvel. No entanto, há outra forma de mitigar os riscos associados ao vandalismo e que não exclui os próprios parquímetros. Trata-se do MB WAY.

A conhecida massificação dos *smartphones* em Portugal abriu a porta para a implementação de ferramentas eletrónicas móveis, muito convenientes para o consumidor. Uma dessas ferramentas é, precisamente o MB WAY, uma aplicação que facilita muito a gestão financeira dos portugueses, e que por isso mesmo se tornou muito popular.

Figura 2-11 Aplicação MB WAY

Perante o sucesso desta solução, a EMEL encontrou, junto dos seus fornecedores, forma de aceitar o pagamento do estacionamento na via pública, através desta ferramenta, continuando os parquímetros a emitir os talões que titulam o pagamento realizado. As vantagens para o utilizador são claras, dispensando a necessidade de moedas para efetuar a transação. Também do lado operacional se percebem benefícios evidentes, ao reduzir a frequência necessária de recolha dos valores depositados nos parquímetros, sem que aumente o risco de furto desses montantes.

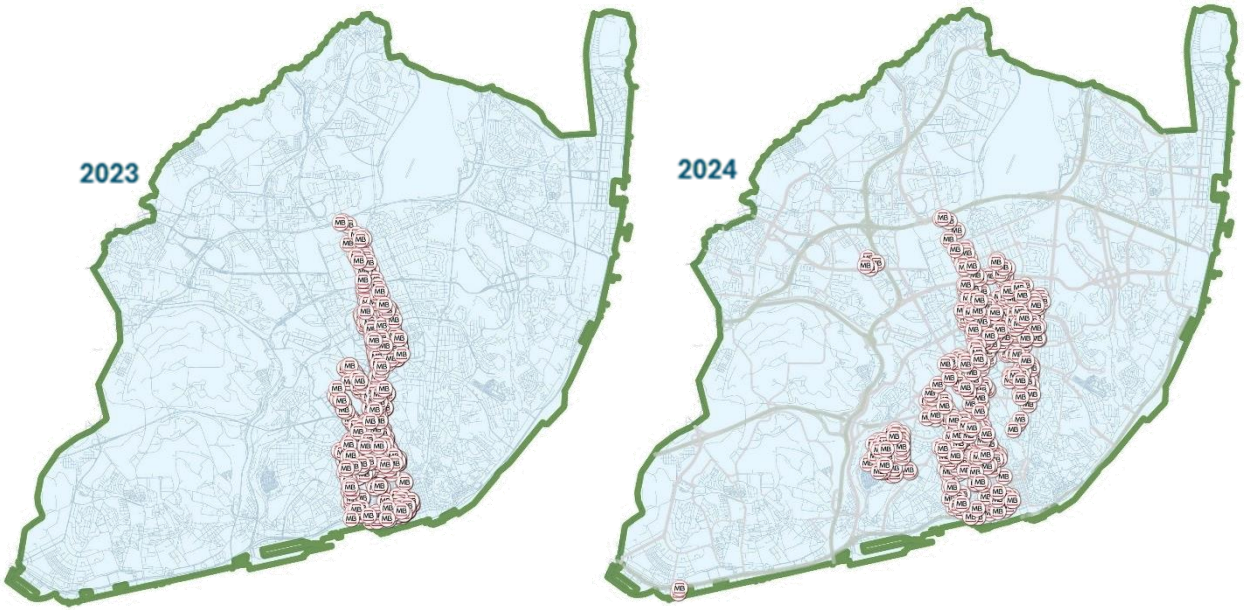


Figura 2-12 Evolução dos parquímetros com pagamento por MB WAY 2023 - 2024

Em 2024 a EMEL prosseguiu com a implementação desta solução num maior número de parquímetros, estando esta alternativa disponível em quase 800 destes equipamentos, espalhados pelas zonas de maior procura do eixo central, mas também em Benfica ou Campo de Ourique. O sucesso do MB WAY como alternativa de pagamento no parquímetro, não é, no entanto, suficiente para evitar a queda desta forma de pagamento do estacionamento no total da via pública.

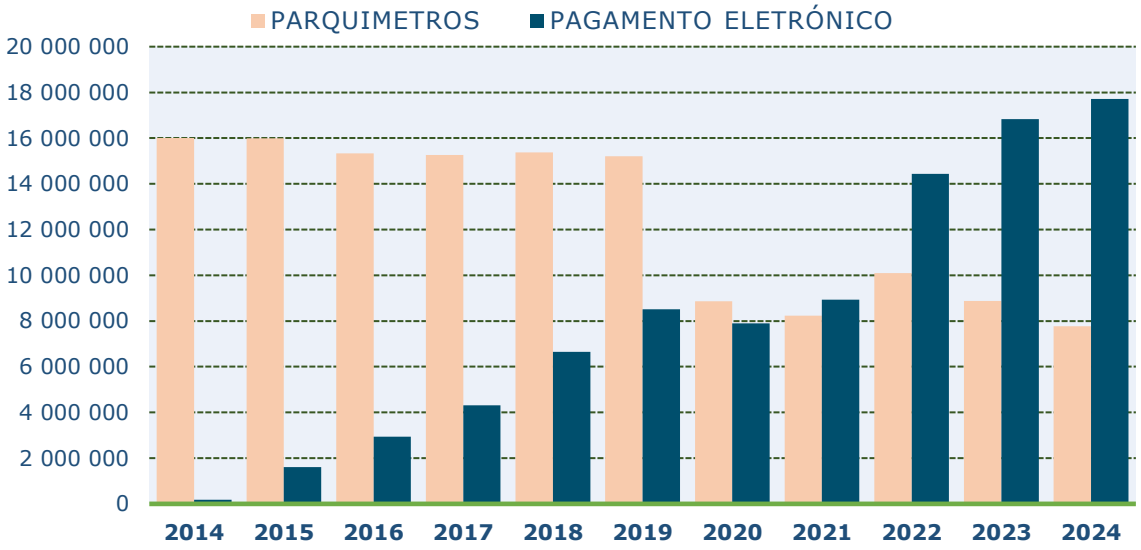


Gráfico 2-20 Evolução dos Rendimentos de Estacionamento na Via Pública Parquímetros vs Pagamento Eletrónico 2014 - 2024

Até 2019 os parquímetros lideravam os meios de cobrança do estacionamento na via pública.

Com a pandemia de Covid 19, algumas das vantagens proporcionadas pelas *apps* de pagamento eletrónico, como a dispensa de presença junto do parquímetro e do manuseamento de moedas, ganharam relevo ao lado de outros benefícios como o do pagamento do tempo exato que se necessita de estacionar, ou do cancelamento do pagamento, nos casos em que essa necessidade se extingue antes do previsto.

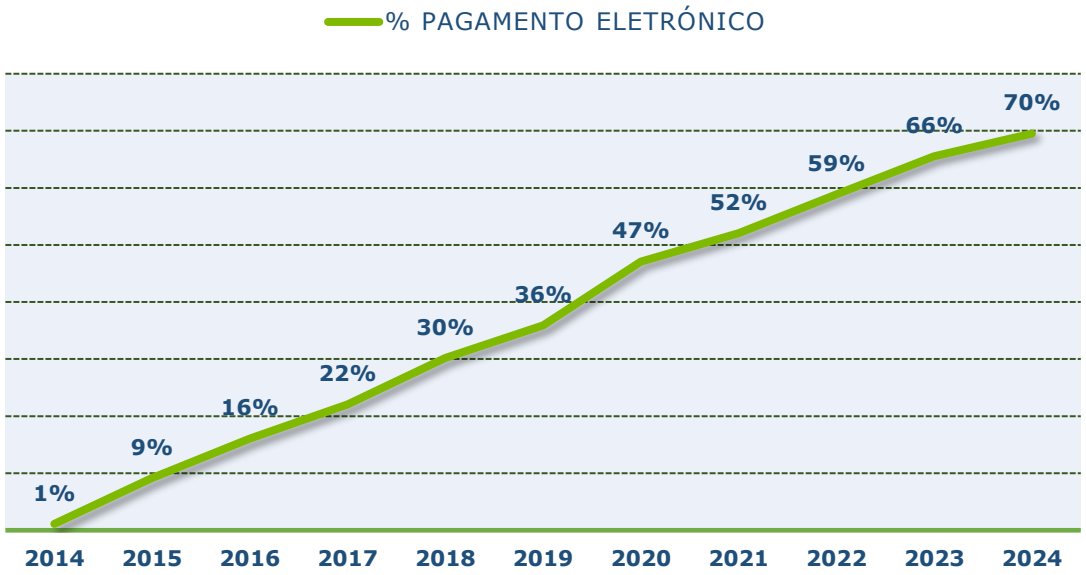


Gráfico 2-21 Evolução da Proporção de Pagamento Eletrónico no Estacionamento na Via Pública 2014 - 2024

A pandemia deu às soluções de pagamento eletrónico um ímpeto no seu crescimento, conferindo-lhes o lugar cimeiro, decorrente da preferência dos utilizadores, e que continua a consolidar-se.

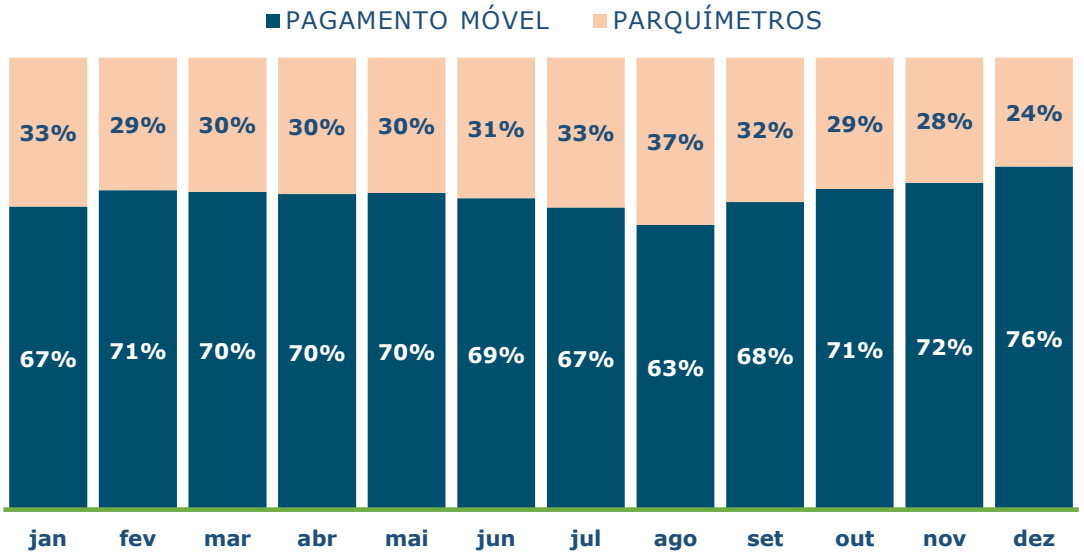


Gráfico 2-22 Evolução Mensal da Repartição dos Montantes Cobrados pelos Meios de Pagamento do Estacionamento na Via Pública em 2024

Com a preferência dos utilizadores a convergir para as *apps* de pagamento eletrónico e o montante cobrado por intermédio dos parquímetros a reduzir-se consistentemente, a EMEL tomou medidas para racionalizar a rede disponível de parquímetros, concebendo e implementando um plano de remoção de

algumas das máquinas que, para além do desempenho económico da sua operação, visa também a libertação do espaço público de obstáculos e constrangimentos, tornando os passeios mais acessíveis a todos, facilitando a mobilidade pedonal na cidade.

Esta intervenção, que passa também pela relocalização de alguns equipamentos existentes na via pública, teve por base os seguintes critérios:

- A proximidade entre os parquímetros
- O estado dos equipamentos
- A receita cobrada pelo parquímetro
- As áreas em que o pagamento digital é superior a 60%
- Distâncias recomendadas entre os equipamentos, constantes no manual do espaço público da CML

Figura 2-13 Meios alternativos de pagamento do estacionamento - Smart Park e "Raspadinhas"

Ao todo, ao longo de 2024, foram removidos cerca de 110 equipamentos.

Para que se possa ir mais longe a EMEL estuda as possibilidades de disponibilização de meios alternativos, reconhecendo e indo ao encontro das dificuldades daqueles que ainda não aderiram às *apps* de pagamento móvel.

A nível internacional existem diversas soluções, com capacidade já provada, e que vão da comercialização de títulos pré-comprados ao estabelecimento de acordos com agentes de comércio local, para que estes possam realizar o pagamento do estacionamento de terceiros. A própria EMEL disponibilizou, no passado, títulos pré-comprados – as conhecidas "Raspadinhas" – e um equipamento de pagamento individual, com recurso a cartões vendidos nas lojas EMEL, muito apreciado pelos utilizadores – o Smart Park, também conhecido como o "Parquímetro Individual".

APOIO AO CLIENTE

A atividade da EMEL caracteriza-se por grandes volumes de interações entre os utilizadores dos serviços que presta e a própria empresa. São milhões de estacionamentos, milhões de viagens nas bicicletas do GIRA, milhares de carregamentos de veículos elétricos ou milhares de dísticos emitidos.

Com tantas interações torna-se indispensável a existência de capacidade para atender às dúvidas, pedidos e reclamações que diariamente são colocados à empresa.

Os Pontos de Atendimento EMEL – fisicamente nas Lojas do Cidadão das Laranjeiras e do Saldanha e no edifício da CML do Campo Grande – são o canal privilegiado por muitos dos clientes EMEL. Desde a pandemia que a capacidade de atendimento não parou de crescer, com destaque para a Loja Virtual, agora o principal meio de atendimento da empresa.

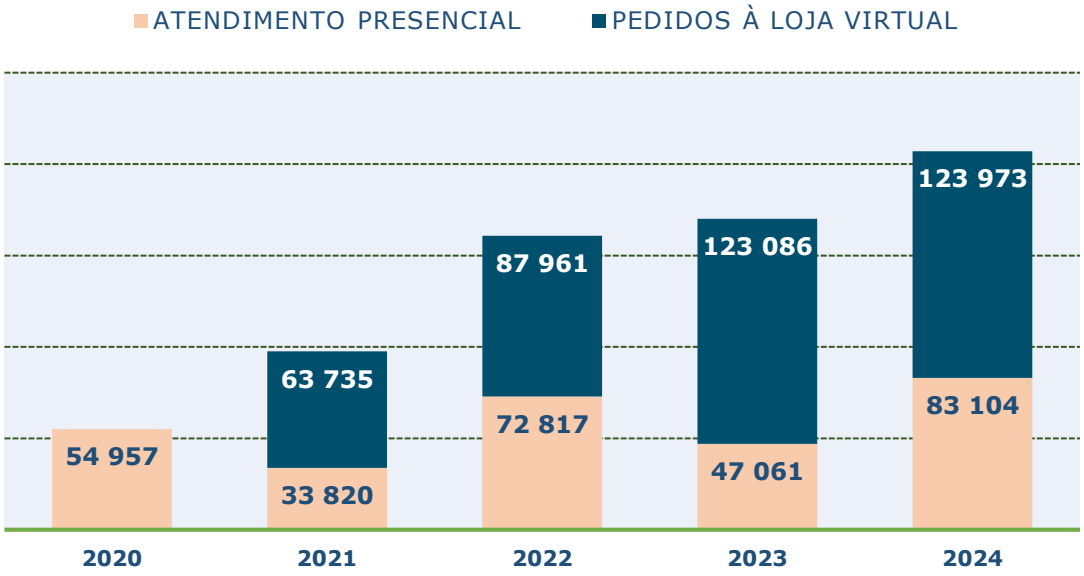


Gráfico 2-23 Evolução do Volume de Atendimento Presenciais e dos Pedidos *a Loja Virtual 2020 - 2024

Em 2024 foram mais de 200 mil atendimentos realizados, a grande maioria deles relacionados com a emissão e renovação de dísticos, principalmente dísticos de residente, mas também, e cada vez mais, dísticos verdes, atribuídos

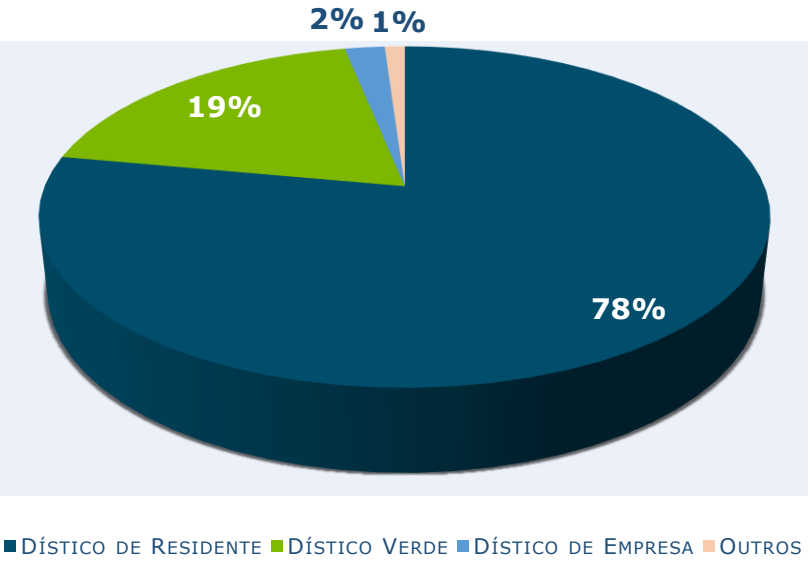


Figura 2-14 Repartição dos dísticos emitidos em 2024

aos veículos 100% elétricos e que titulam o estacionamento em todos os lugares tarifados da cidade. Ao todo, em 2024 foram emitidos, pelos meios do Apoio ao Cliente da EMEL, cerca de 160 mil dísticos, a maioria deles de forma digital, através da Loja Virtual, e sem necessidade de presença física em qualquer dos Pontos de Atendimento.

Outra via de interação entre a empresa e os seus clientes é o *Contact Center* da EMEL, disponível 24 horas por dia, sete dias por semana (entre as 2 e as 6 da manhã apenas para ocorrências na rede semafórica ou carregamentos de veículos elétricos), respondendo às solicitações que lhe são dirigidas, sobre produtos e serviços disponibilizados pela empresa, atuando de forma assertiva e em tempo real, sempre que possível, na prestação de esclarecimentos e na resolução dos problemas sentidos pelos Lisboetas.

Em 2024, foram atendidas mais de 180 mil chamadas telefónicas e realizadas mais de 11 mil chamadas de retorno, permitindo ao *Contact Center* desempenhar um papel fundamental na resposta imediata aos clientes sobre temas como o GIRA, dísticos, ePark, Bicipark, rede semafórica ou carregamento de veículos elétricos. Relativamente a 2023, registou-se um aumento de chamadas recebidas de 11% e conseguiu-se diminuir o tempo de espera dos clientes em 15%.

O maior volume destas chamadas está relacionado com o GIRA, dísticos e as aplicações de pagamento eletrónico de estacionamento na via pública, correspondendo estes três temas a mais de 85% do volume total de chamadas.

O contacto dos clientes EMEL com a empresa, é possível ainda por intermédio da interpelação escrita. Em 2024 foram tratadas 80 mil interações, a maior parte das quais relacionadas com o GIRA (38%), seguindo-se as contraordenações (23%) e as informações sobre os diversos dísticos (11%).

Procurando expandir para um novo patamar a capacidade de ir ao encontro das necessidades daqueles que se deslocam em Lisboa, a EMEL deu seguimento, em 2024, ao desenvolvimento e implementação de uma inovadora solução de CRM.

A ferramenta produzida integra todas as dimensões que contextualizam os clientes EMEL, chegando a uma verdadeira visão 360 do cliente – esta é uma capacidade fundamental quando se perspetiva a gestão da mobilidade. As equipas do Apoio ao Cliente estão na base do desenvolvimento e da exploração das potencialidades desta nova ferramenta.

2.2. RESIDENTES

No desenvolvimento dos planos de ordenamento do estacionamento, a EMEL orienta as opções tomadas seguindo dois princípios basilares: i) a promoção de boas práticas de mobilidade, dentro de um paradigma de sustentabilidade e economia circular e, ii) a consideração pelas necessidades de estacionamento dos residentes.

Figura 2-15 Sinal de Reserva do estacionamento a residentes

Lisboa é uma metrópole europeia, com várias zonas muito antigas e com escassas condições para acolher uma utilização massificada do automóvel particular. Na vertente do estacionamento a escassez de oferta é muito significativa, quer se perspetive a via pública ou as infraestruturas *off street.* A esta oferta limitada acresce a grande dimensão dos movimentos pendulares, que o crescimento do teletrabalho não foi capaz de conter.

Das medidas disponíveis para a proteção dos interesses dos residentes, em matéria de estacionamento, destacam-se i) a disponibilização de dísticos que titulam o

estacionamento nos lugares tarifados das ZEDL em que está inserida a morada do residente, e numa ZEDL contígua; ii) a reserva de lugares na via pública para estacionamento, exclusivo, de veículos com esses mesmos dísticos, todo o dia ou apenas no período noturno e; iii) a ampliação do número de lugares em infraestruturas *off street* reservados a residentes, com preços muito vantajosos para os residentes, como é o caso das avenças R24.

Os lugares reservados para estacionamento de residentes apenas no período noturno, ou seja, que permanecem disponíveis para a rotação durante o dia, exigem esforço de fiscalização da EMEL, e têm um impacto sensível, mas limitado, no que respeita ao aumento da pressão de estacionamento nas áreas circundantes.

Já a reserva permanente de lugares da via pública para o estacionamento de residentes, pode impactar, significativamente na pressão de estacionamento sentida nos arruamentos mais próximos. A sua implementação rodeia-se de cuidadosa análise e implica uma boa coordenação com a definição das tarifas de estacionamento de rotação na área envolvente.

Apesar destes impactos, nos últimos anos a EMEL tem vindo a implementar cada vez mais lugares com reserva permanente para residentes, uma resposta que se impõe perante a realidade com que os residentes dessas ZEDL se confrontam.

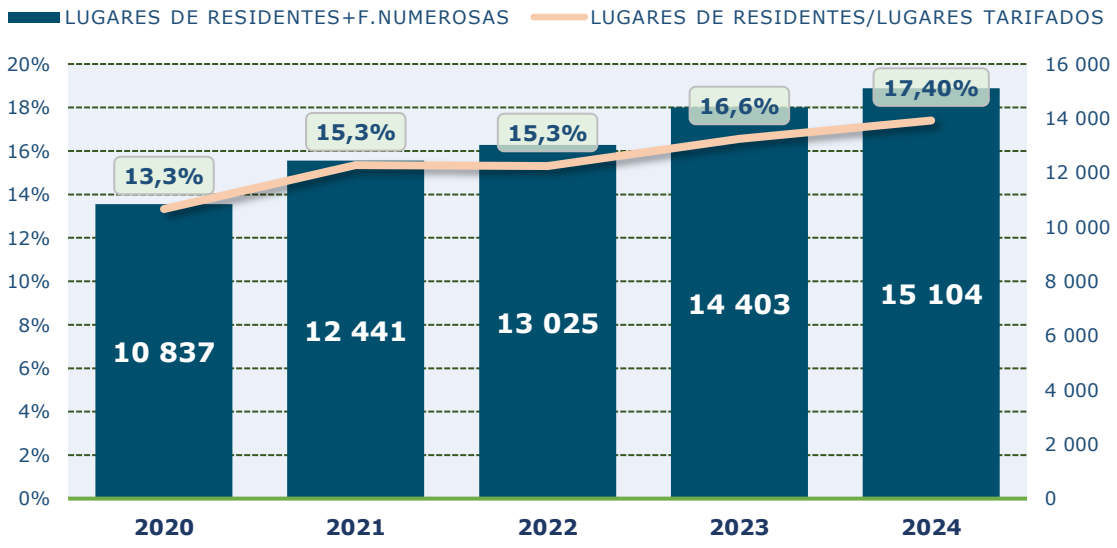


Gráfico 2-24 Evolução do Número de Lugares para Residentes 2020 - 2024

A perceção espacial da evolução desta grandeza clarifica a proporção de lugares que está em causa.

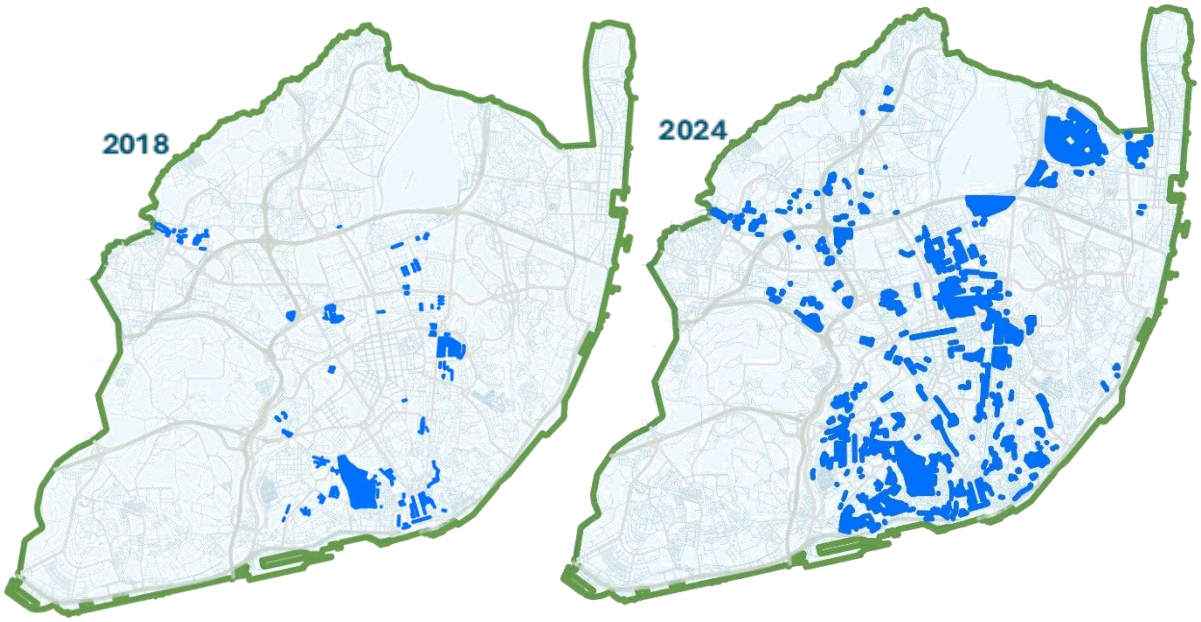


Figura 2-16 Evolução dos lugares reservados a estacionamento de residentes 2018 - 2024

Esta aposta continuou a afirmar-se em 2024. Recordando a evolução do número de lugares tarifados ao longo do ano transato, em que se apurou uma contração líquida, apenas atenuada pelas aberturas concretizadas no final do ano, percebe-se o contraste com o crescimento dos lugares de residente, observado em permanência, todos os meses do ano.

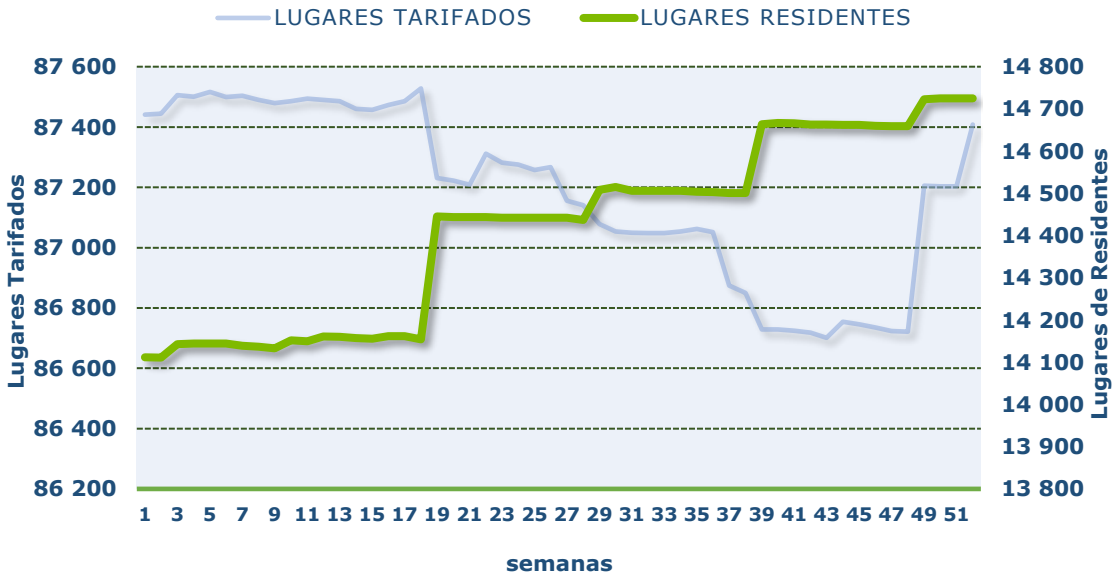


Gráfico 2-25 Evolução do número de lugares tarifados e de lugares reservados a residentes ao longo de 2024

O gráfico respeita à reserva exclusiva a residentes durante todo o dia, mas também foram concretizadas reservas durante o período noturno.

Tabela 2-10 Principais Ações de Conversão de Lugares tarifados em Reservados a Residente e Residente Noturno

CONVERSÃO DE LUGARES TARIFADOS PARA RESIDENTES E RESIDENTE NOTURNO	Nº LUGARES
Alvalade	335
Arroios	19
Campo de Ourique	582
Estrela	3
Lumiar	215
Santo António	12
TOTAL	**1 116**

A coexistência de crescimentos como os que se observam nos lugares reservados a residentes e nos dísticos verdes, agudiza os impactos na pressão de estacionamento decorrentes da reserva para estacionamento de residentes.

Ao reservar lugares, em permanência, para estacionamento de residentes, empurra-se a procura de rotação para arruamentos adjacentes. O ajustamento de tarifas permite dar resposta e preservar algumas condições de rotação.

Por outro lado, em 2024, a própria emissão de dísticos de residente retomou uma trajetória de forte crescimento, depois de dois anos em que teve uma evolução que, em média, não aumentou a pressão de estacionamento de residentes.

Estruturalmente, o número de dísticos de residente tem uma tendência crescente, seguindo o próprio crescimento de lugares ordenados. Apenas acontecimentos, de certo modo, anómalos, contrariam esta tendência: à frente de todos, a pandemia, mas também os volumes muito elevados de novas aberturas, como em 2018, ou, como aconteceu recentemente, a introdução de regras mais exigentes na emissão de dísticos com referência ao usufruto do veículo em causa.

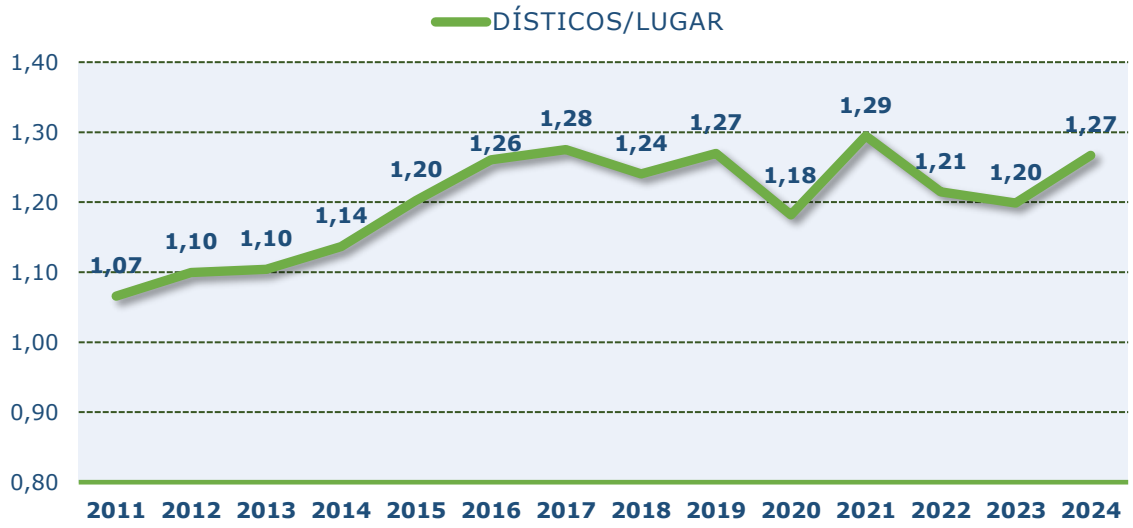


Gráfico 2-26 Evolução do Rácio de Dísticos por Lugar nas ZEDL 2011 - 2024

Mesmo com as diminuições, o rácio dístico/lugar permaneceu sempre acima de uma unidade, mas não de forma homogénea, na cidade.

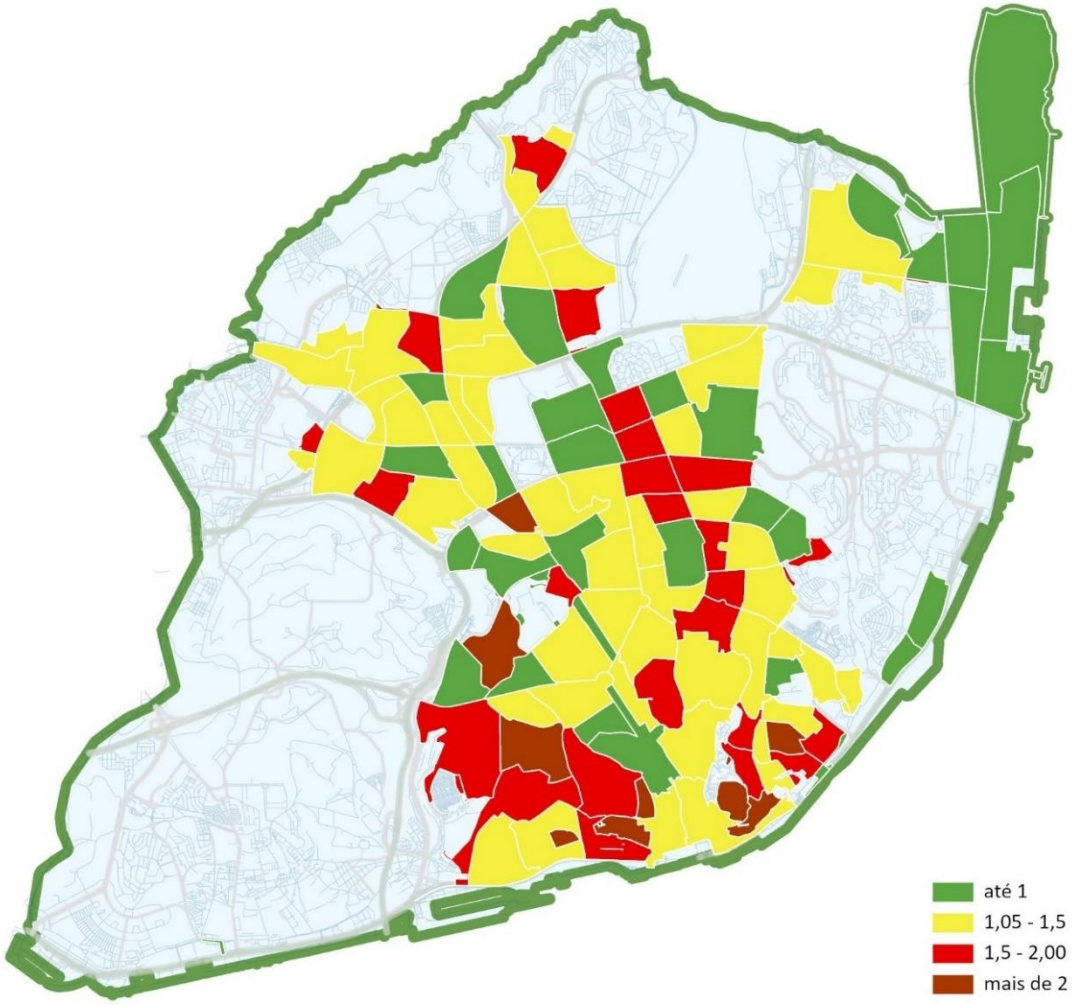


Figura 2-17 Distribuição do Rácio de Dístico por Lugar nas ZEDL e ZAAC

Tabela 2-11 Número de Dísticos Concedidos nas ZEDL e ZAAC

ZEDL/ZAAC	Dísticos	ZEDL/ZAAC	Dísticos	ZEDL/ZAAC	Dísticos
001-Berna /Valbom	**2 136**	03R-Alvalade(R)	**2 494**	14O-Lumiar(O)	**1 118**
003-Parque	**422**	04B-Areeiro(B)	**1 548**	17B-Olivais(B)	**1 555**
005-Avenida da Liberdade	**690**	04C-Areeiro(C)	**1 476**	17C-Olivais(C)	**1 347**
006-S. Mamede	**373**	04D-Areeiro(D)	**668**	17D-Olivais(D)	**638**
007-Santa Marta	**495**	04E-Areeiro(E)	**749**	17E-Olivais(E)	**904**
008-Alameda	**1 089**	04F-Areeiro(F)	**1 067**	17F-Olivais(F)	**128**
009-Chile	**2 195**	04G-Areeiro(G)	**1 187**	17G-Olivais(G)	**408**
010-Avenidas Novas	**1 376**	04H-Areeiro(H)	**2 178**	17I-Olivais(I)	**163**
011-Bairro Alto	**268**	07A-Beato(A)	**902**	18A-Parque das Nações(A)	**1 831**
012-Chiado	**534**	07C-Beato(C)	**25**	18B-Parque das Nações(B)	**1 369**
013-Baixa	**648**	07D-Beato(D)	**124**	18C-Parque das Nações(C)	**997**
014-Praça José Fontana	**1 295**	07G-Beato(G)	**147**	18D-Parque das Nações(D)	**101**
015-Entrecampos	**1 416**	09B-Benfica(B)	**30**	18E-Parque das Nações(E)	**761**
016-Campo Pequeno	**1 277**	09C-Benfica(C)	**596**	19A-Penha de França(A)	**1 416**
017-Estefânia	**1 485**	09F-Benfica(F)	**444**	19B-Penha de França(B)	**848**
018-Marquês Pombal	**1 313**	10A-Campo de Ourique(A)	**4 873**	19C-Penha de França(C)	**2 636**
021-Castilho	**1 005**	10B-Campo de Ourique(B)	**439**	19D-Penha de França(D)	**423**
023-Bairro Azul	**844**	10C-Campo de Ourique(C)	**2 183**	19E-Penha de França(E)	**1 180**
025-Campo Santana	**1 443**	11A-Campolide(A)	**69**	19F-Penha de França(F)	**905**
030-Gulbenkian	**440**	11B-Campolide(B)	**397**	20E-Santa Clara(E)	**312**
032-São Paulo	**448**	11E-Campolide(E)	**35**	20H-Santa Clara(H)	**1 231**
033-Príncipe Real	**2 437**	11F-Campolide(F)	**84**	23B-São Domingos de Benfica(B)	**1 263**
037-Anjos	**3 032**	11G-Campolide(G)	**578**	23C-São Domingos de Benfica(C)	**935**
038-Socorro	**1 286**	11H-Campolide(H)	**1 891**	23D-São Domingos de Benfica(D)	**404**
042-Alfama	**488**	11I-Campolide(I)	**291**	23E-São Domingos de Benfica(E)	**1 213**
043-St.ª Catarina / Bica	**461**	12B-Carnide(B)	**62**	23F-São Domingos de Benfica(F)	**592**
044-Castelo	**454**	12C-Carnide(C)	**374**	23G-São Domingos de Benfica(G)	**2 647**
046-Laranjeiras	**210**	12D-Carnide(D)	**2 089**	23H-São Domingos de Benfica(H)	**437**
050-Mouraria	**296**	12E-Carnide(E)	**1 301**	23I-São Domingos de Benfica(I)	**1 193**
051-Belém	**42**	13A-Estrela(A)	**291**	23J-São Domingos de Benfica(J)	**95**
055-Bairro de Santos	**1 844**	13B-Estrela(B)	**2 285**	23K-São Domingos de Benfica(K)	**2 225**
03A-Alvalade(A)	**1 014**	13C-Estrela(C)	**1 667**	23L-São Domingos de Benfica(L)	**1 922**
03D-Alvalade(D)	**131**	13D-Estrela(D)	**1 403**	23P-São Domingos de Benfica(P)	**534**
03G-Alvalade(G)	**604**	13G-Estrela(G)	**266**	24A-São Vicente(A)	**532**
03H-Alvalade(H)	**105**	14C-Lumiar(C)	**946**	24B-São Vicente(B)	**479**
03I-Alvalade(I)	**1 476**	14D-Lumiar(D)	**486**	24C-São Vicente(C)	**648**
03J-Alvalade(J)	**968**	14G-Lumiar(G)	**1 757**	24D-São Vicente(D)	**373**
03K-Alvalade(K)	**1 291**	14H-Lumiar(H)	**1 299**	24E-São Vicente(E)	**910**
03M-Alvalade(M)	**232**	14J-Lumiar(J)	**1 434**	24F-São Vicente(F)	**445**
03N-Alvalade(N)	**1 476**	14K-Lumiar(K)	**1 708**	24G-São Vicente(G)	**160**
03O-Alvalade(O)	**1 444**	14L-Lumiar(L)	**1 690**	24H-São Vicente(H)	**445**
03P-Alvalade(P)	**1 580**	14M-Lumiar(M)	**565**	24I-São Vicente(I)	**1**
03Q-Alvalade(Q)	**1 850**	14N-Lumiar(N)	**1 712**	24J-São Vicente(J)	**1**
				TOTAIS	**127 448**

Valores superiores a um dístico por lugar penalizam, antes de mais, os próprios residentes, mas também o sistema de mobilidade como um todo.

Famílias com, pelo menos, três filhos, um deles com idade até dois anos, podem pedir a reserva de um lugar próximo da sua morada, onde podem estacionar os residentes do domicílio em causa.

Tabela 2-12 Lugares de Famílias Numerosas por ZEDL

Zonas	L. Famílias Numerosas	Zonas	L. Famílias Numerosas	Zonas	L. Famílias Numerosas
001 - Berna /Valbom	11	**046 - Laranjeiras**	1	**14O - Lumiar(O)**	1
003 - Parque	1	**04B - Areeiro(B)**	9	**17B - Olivais(B)**	2
005 - Avenida da Liberdade	1	**04C - Areeiro(C)**	9	**17C - Olivais(C)**	1
007 - Santa Marta	2	**04E - Areeiro(E)**	1	**17E - Olivais(E)**	2
008 - Alameda	3	**04F - Areeiro(F)**	4	**18A - Parque Nações(A)**	1
009 - Chile	6	**04G - Areeiro(G)**	6	**18B - Parque Nações(B)**	1
010 - Avenidas Novas	6	**04H - Areeiro(H)**	9	**18C - Parque Nações(C)**	1
013 - Baixa	1	**051 - Belém**	1	**18D - Parque Nações(D)**	1
014 - Praça José Fontana	3	**055 - Bairro de Santos**	5	**19A - Penha França(A)**	4
015 - Entrecampos	2	**09B - Benfica(B)**	1	**19B - Penha França(B)**	1
016 - Campo Pequeno	14	**09C - Benfica(C)**	2	**19C - Penha França(C)**	9
017 - Estefânia	4	**10A - Campo Ourique(A)**	28	**19D - Penha França(D)**	1
018 - Marquês Pombal	8	**10B - Campo Ourique(B)**	1	**19F - Penha França(F)**	2
021 - Castilho	9	**10C - Campo Ourique(C)**	18	**20D - Santa Clara(D)**	1
023 - Bairro Azul	2	**11B - Campolide(B)**	1	**20H - Santa Clara(H)**	2
025 - Campo Santana	2	**11H - Campolide(H)**	4	**23B - S. D. de Benfica(B)**	2
030 - Gulbenkian	1	**11I - Campolide(11I)**	1	**23C - S. D. de Benfica(C)**	2
033 - Príncipe Real	7	**12D - Carnide(D)**	1	**23E - S. D. de Benfica(E)**	1
037 - Anjos	5	**13B - Estrela(B)**	13	**23F - S. D. de Benfica(F)**	1
038 - Socorro	4	**13C - Estrela(C)**	14	**23G - S. D. de Benfica(G)**	8
03G - Alvalade(G)	1	**13D - Estrela(D)**	10	**23I - S. D. de Benfica(I)**	1
03I - Alvalade(I)	3	**14C - Lumiar(C)**	2	**23K - S. D. de Benfica(K)**	3
03J - Alvalade(J)	6	**14D - Lumiar(D)**	3	**23L - S. D. de Benfica(L)**	2
03K - Alvalade(K)	4	**14G - Lumiar(G)**	7	**23P - S. D. de Benfica(P)**	4
03N - Alvalade(N)	9	**14H - Lumiar(H)**	1	**24A - São Vicente(A)**	2
03O - Alvalade(O)	9	**14K - Lumiar(K)**	1	**24E - São Vicente(E)**	1
03P - Alvalade(P)	6	**14L - Lumiar(L)**	4	**24H - São Vicente(H)**	1
03Q - Alvalade(Q)	17	**14M - Lumiar(M)**	1		
03R - Alvalade(R)	9	**14N - Lumiar(N)**	2		
					374

As restrições impostas, quer pelo território e a malha urbana, quer pelos objetivos de mobilidade indispensáveis numa cidade moderna, levantam desafios à satisfação das necessidades de estacionamento dos residentes.

A EMEL procura ativamente soluções inovadoras que apresentem capacidade para ultrapassar as dificuldades – um dos principais meios para o fazer é a ampliação da oferta em parques de estacionamento.

2.3. PARQUES

Em cidades como Lisboa, metrópoles com história, grandes centros agregadores e para onde convergem movimentos pendulares de vastas áreas metropolitanas, o sucesso dos planos de ordenamento do estacionamento implica uma rede de parques de estacionamento estreitamente articulada com as estratégias definidas para a via pública.

A implementação de uma rede de parques de estacionamento, bem estruturada, e estrategicamente distribuída traz benefícios significativos, tanto para a mobilidade urbana como, num sentido mais lato, para a economia circular.

Ao contemplar três vetores principais — parques dissuasores, parques para residentes e parques de rotação/mistos — é possível otimizar a utilização do espaço urbano, reduzir o impacto ambiental das deslocações e promover uma gestão mais eficiente dos recursos, estimulando a atividade económica.

Os parques dissuasores desempenham um papel fundamental na mobilidade sustentável, ao incentivarem a intermodalidade do automóvel privado com o sistema de transportes públicos. Situados em pontos estratégicos, como a coroa exterior das cidades, nas proximidades de acessos ao transporte público, estes parques reduzem a pressão sobre os centros urbanos, mitigando congestionamentos e melhorando a qualidade do ar. Além disso, promovem a utilização de modos de transporte mais sustentáveis, como as bicicletas do GIRA.

Por outro lado, os parques destinados, essencialmente, a residentes garantem uma melhor organização do estacionamento em áreas urbanas densamente povoadas, planeadas em épocas em que não se antevia uma tão grande massificação do automóvel privado.

Com um sistema de gestão eficiente, estes parques podem reduzir a necessidade de estacionamento na via pública, libertando espaço para áreas pedonais, ciclovias e espaços verdes, valorizando o território e disponibilizando o espaço urbano para uma melhor fruição, mais segura e inclusiva.

Esta abordagem não só melhora a qualidade de vida dos habitantes, como também reduz o tempo gasto na procura de estacionamento – o tráfego parasita – diminuindo as emissões de gases poluentes.

Ampliar a capacidade disponível para rotação também é importante. A rotação é essencial para a dinamização do comércio e de rua. Em zonas de grande afluência, evitam a desestruturação do espaço provocada por estacionamento irregular e permitem uma maior rotatividade dos lugares, facilitando o acesso a estabelecimentos comerciais, culturais e administrativos.

A EMEL gere uma rede de 36 parques, tem um plano de expansão desta rede e da sua capacidade assente nestes três vetores. No entanto, a estratégia não contempla apenas a construção de novas infraestruturas, passando também pelo melhor aproveitamento dos parques já existentes.

Em 2024 foi implementada uma iniciativa importante para a promoção da dissuasão e da intermodalidade para o acesso ao centro da cidade – a rede de Parques Navegante.

Figura 2-18 Acesso a um Parque Navegante com o respetivo cartão

Para já são cinco os parques EMEL integrados nesta rede – Colégio Militar, Avenida de Pádua, Ameixoeira, Telheiras Nascente e Telheiras Poente (estes Navegante Residente) – mas a empresa tem planos para a sua expansão para novos parques, um deles já em construção, na Azinhaga da Cidade, sob o Eixo Norte-Sul (também Navegante Residente). O projeto conta com um orçamento

global que ultrapassa os três milhões de euros, contemplando uma intervenção no espaço envolvente incluindo ciclovia.

O parque tem capacidade estimada em 165 lugares e conclusão prevista para o primeiro semestre de 2025.

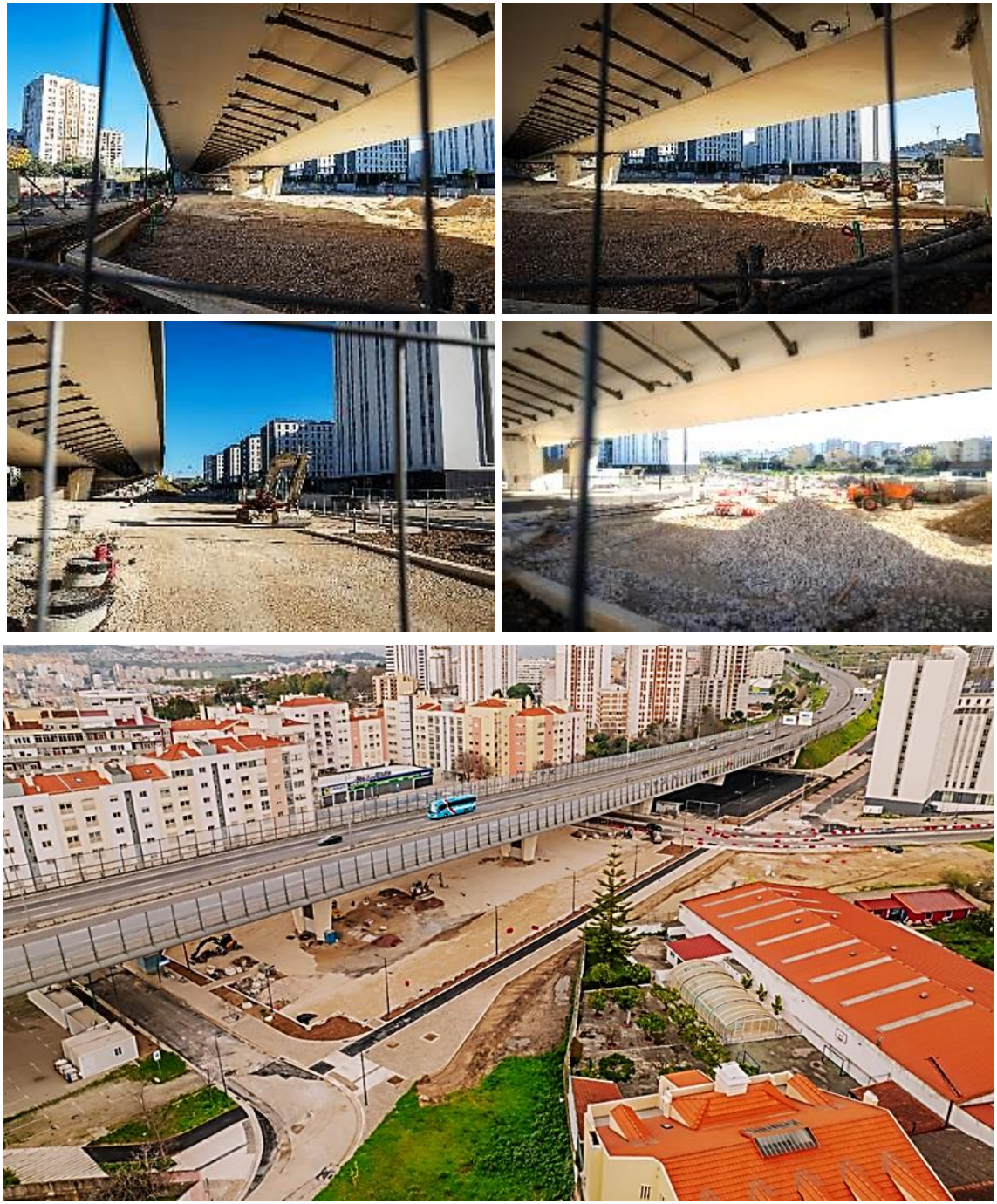


Figura 2-19 Empreitada em curso na Azinhaga da Cidade

Ainda em 2025, já no segundo semestre, será concluído outro Parque Navegante – o da Pontinha Sul.

Nos Parques Navegante os portadores do Passe Navegante podem estacionar, gratuitamente, entre as 07:30 e as 21:00, uma proposta muito vantajosa com vista à intermodalidade. A iniciativa teve início em julho e os primeiros dados da utilização mostram a sua conveniência.

Tabela 2-13 Parques Navegante 2024

PARQUES NAVEGANTE 2024	C. Militar	Av. Pádua	Ameixoeira	Telheiras Nascente	Telheiras Poente
LUGARES	415	248	243	109	158
FORMALIZAÇÕES NAVEGANTE	829	169	488	7	20
CLIENTES QUE UTILIZAM O SERVIÇO	722	103	374	2	14

A rede de Parques Navegante já disponível tem as localizações seguintes:

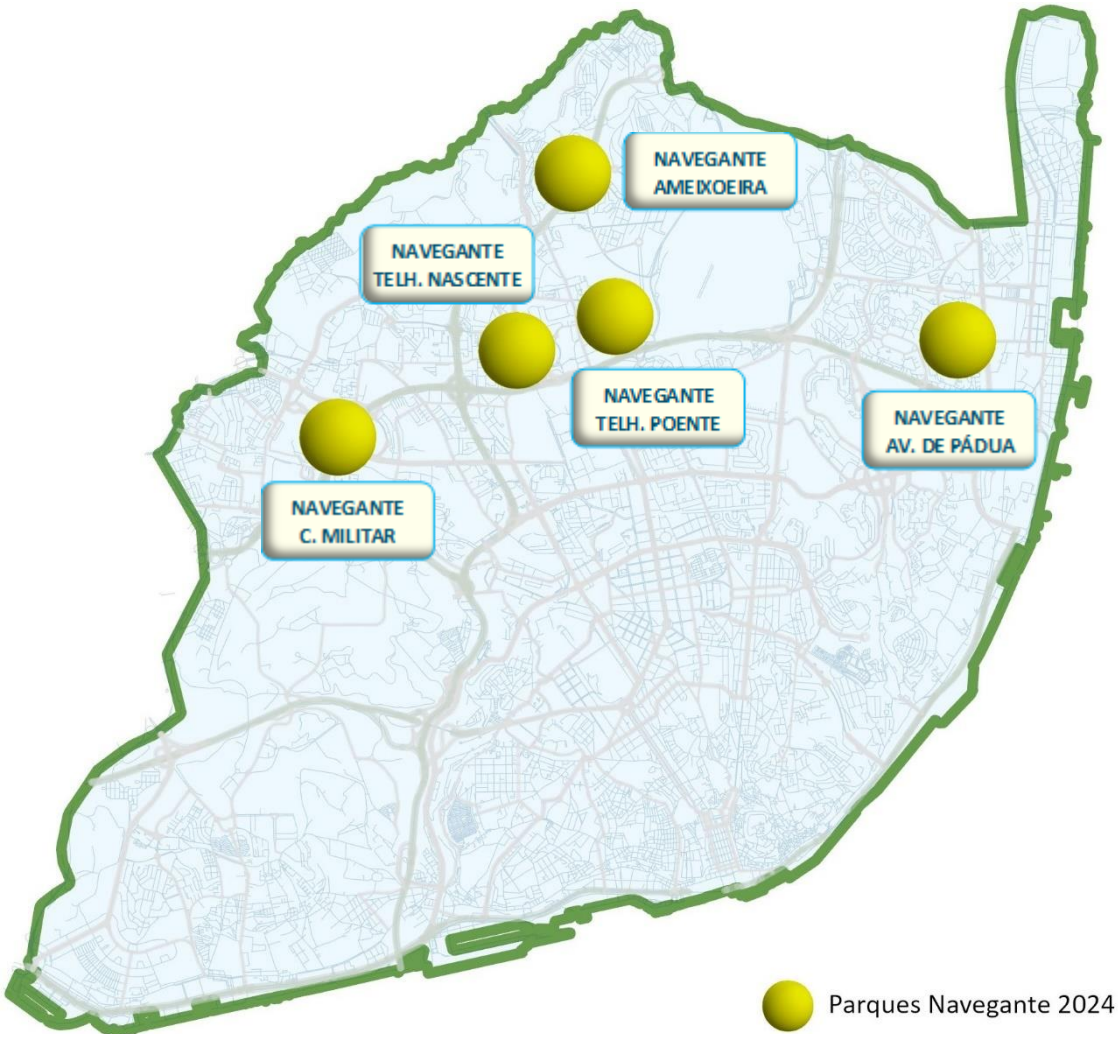


Figura 2-20 Parques Navegante 2024

A dissuasão do acesso automóvel ao centro da cidade é fundamental a vários níveis, como a fluidez do tráfego, a qualidade do ar e da fruição do espaço urbano, ou a disponibilização de lugares para residentes – o estacionamento de residentes é, precisamente, outro dos vetores em que a EMEL desenvolveu iniciativa em 2024.

Depois de um período de análise dos dados de procura e ocupação dos parques EMEL e dos produtos disponibilizados para os residentes, foi possível integrar na avença R24 os objetivos de simplificação e conveniência que irão proporcionar mais e melhores condições de estacionamento a quem reside em Lisboa.

O tarifário foi uniformizado, estabelecendo-se um preço único de 46,30€, sendo concedido um desconto aos residentes que já eram assinantes e pagavam um valor inferior – desta forma, nenhum residente passa a pagar valores superiores aos que já suportava, e muitos deles têm uma redução do valor mensal. A R24 estará em funcionamento pleno no início de 2025. A EMEL conseguiu aumentar o número de lugares destinados a este produto.

Outro dos parques em construção, na Travessa do Bahuto, será vocacionado para o estacionamento de residentes. Com um orçamento de cerca de 2,5 milhões de euros e uma capacidade estimada de 89 lugares, o parque tem conclusão prevista para o final do primeiro semestre de 2025 – será uma infraestrutura muito importante, numa área de grande pressão de estacionamento de residentes.

Figura 2-21 Obras em curso no parque da Travessa do Bahuto

A EMEL desenvolveu a sua capacidade de concretização de projetos e empreitadas, designadamente de parques de estacionamento.

É de realçar que um dos projetos mais emblemáticos, o Parque de Estacionamento do Campo das Cebolas, tenha sido distinguido com o Prémio Secil Arquitetura 2024.

Este projeto, que engloba o espaço público envolvente, demonstra o elevado nível a que a EMEL conseguiu chegar, sendo patente a valorização do espaço urbano, com excelentes condições de fruição, e até a sofisticação da infraestrutura de estacionamento, exemplar na conciliação do propósito para que foi construída, o passado e o presente, que convivem por toda a obra.

Figura 2-22 Imagens do Campo das Cebolas e o Prémio Secil 2024

Não é só com grandes projetos que a EMEL cria valor para a cidade, para os seus residentes e utilizadores. A EMEL faz parte de Lisboa, e empenha-se na vida da sua cidade. Os parques EMEL servem de apoio a múltiplas iniciativas.

- Em março, o parque de Belém foi utilizado na organização da Maratona de Lisboa
- Em abril o parque do Chão do Loureiro foi encerrado à rotação, para estacionamento dos residentes durante as obras na Rua dos Fanqueiros
- Em maio, os parques do Colégio Militar e da Avenida Lusíada acolheram infraestruturas de apoio à realização do concerto da Taylor Swift
- Nas festas da cidade, em junho, a EMEL proporcionou estacionamento à EGEAC no Parque Mayer. Na noite de 12 para 13 de junho o parque das Portas do Sol esteve encerrado
- Em agosto, de novo no Parque Mayer, a Junta de Freguesia de Santo António realizou sessões de Cinema ao Ar Livre
- Em outubro o parque do Hub do Beato foi cedido à organização do Festival Tribeca
- Em novembro iniciou-se a iniciativa "Deixe o carro para trás e festeje o Natal", coordenada com a CARRIS, em que o estacionamento e transporte para a baixa da cidade era gratuito. Foram abrangidos os parques do Colégio Militar, Ameixoeira; Avenida de Pádua, Telheiras Nascente, Telheiras Poente, Universidade e Campo Grande
- No final do ano, o parque do Campo das Cebolas serviu de apoio à realização da festa de fim de ano VIVA 2025

Figura 2-23 Imagem da iniciativa "Deixe para trás o carro e festeje o Natal"

Em 2024 o número de lugares sob gestão da empresa até se reduziu – o parque do Mercado de Alvalade entrou em obras, no âmbito da concessão a um outro operador, que quando concluídas aumentarão a capacidade de estacionamento disponível para a cidade. Também uma parte dos lugares da Ameixoeira foi afetada à operação de reboques da Fiscalização da EMEL.

As obras já em curso irão compensar esta redução a breve prazo.

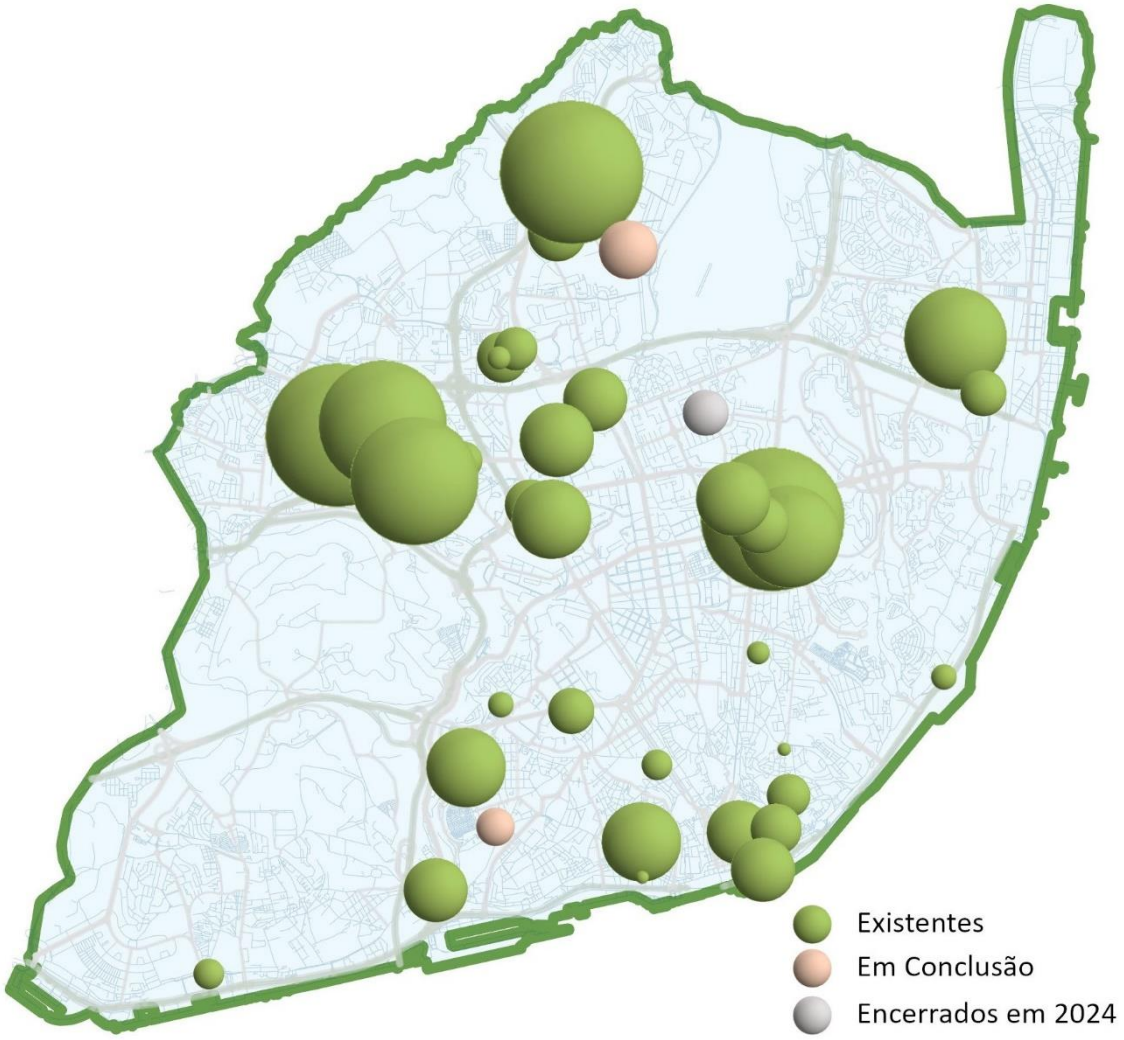


Figura 2-24 Mapa dos Parques EMEL

A evolução dos lugares em parques de estacionamento geridos pela EMEL, nos últimos anos, foi a seguinte:

Tabela 2-14 Evolução do Número de Lugares por Parque 2020-2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Alcântara	202	202	202	202	202
Aldeia de Telheiras	56	56	56	56	56
Alto dos Moinhos	279	279	279	279	279
Ameixoeira	501	501	501	501	243
Ana Castro Osório	79	79	79	79	79
Areeiro	180	180	180	180	180
Avenida de Pádua	248	248	248	248	248
Avenida Lusíada	92	92	92	92	92
Belém	76	76	76	76	76
Calçada do Combro	248	248	240	240	240
Campo das Cebolas	205	205	205	205	205
Campo de Ourique	245	245	245	245	245
Campo Grande	188	196	196	196	196
Casal Vistoso	256	256	256	256	256
Chão do Loureiro	192	192	192	192	192
Cidade Universitária	620	0	0	0	0
Colégio Militar	415	415	415	415	415
Combatentes	155	155	155	155	155
Cosme Damião	287	286	286	286	286
D. Luís I	104	0	0	0	0
D. Luís I (residentes)	54	54	0	0	0
Parque EDP	34	34	34	34	34
Damasceno Monteiro	81	0	0	0	0
Estrada da Luz	98	98	98	98	98
Garagem de Arroios	0	49	49	49	49
Graça	115	115	115	115	115
HUB Criativo do Beato	0	63	63	63	63
Largo de Santa Bárbara	18	18	18	0	0
Largo de São Sebastião	28	28	0	0	0
LIDL - Avenida Infante D. Henrique	0	139	139	139	139
Lumiar – Metro	161	161	161	173	173
Manuel Gouveia	398	398	398	398	398
Mercado de Alvalade	118	118	118	118	0
Parque Mayer	81	81	81	81	81
Pavilhão + Condomínio da Graça	57	57	57	57	57
Portas do Sol	150	150	150	150	150
Rego	238	238	238	238	238
Santos Rio	210	0	0	0	0
Sousa Pinto	135	135	135	135	135
Teixeira de Pascoais	226	226	226	226	226
Telheiras Nascente	109	109	109	109	109
Telheiras Poente	158	158	158	158	158
Universidade	225	225	225	225	225
Vila Maria	68	67	67	67	67
	7 390	**6 632**	**6 542**	**6 536**	**6 160**

03 MOBILIDADE

RELATÓRIO E CONTAS **2024**

A EMEL abraçou a missão de alavancar, nos meios libertos pela exploração do estacionamento, os projetos de mobilidade sustentável capazes de levar Lisboa a um novo paradigma de mobilidade, onde o automóvel continua a ter um papel, mas em que as alternativas disponíveis são capazes de proporcionar aos seus utilizadores a fiabilidade, conforto e conveniência suficiente para que esse automóvel já não seja uma escolha inevitável.

Neste papel, o GIRA constitui um marco incontornável, pela inovação que trouxe, em Portugal, pela aceitação que teve e pela solução que confere para as deslocações urbanas.

No entanto, a intervenção da EMEL já se estendeu a vários outros projetos: a reconfiguração de vários espaços urbanos, incorporando novas formas de coexistência entre os modos rodoviários e os modos suaves; a modernização e gestão da rede de sinalização semafórica, procurando a otimização e a fluidez do tráfego; a densificação da rede de ciclovias, preponderante para o crescimento, com segurança, do modo ciclável; o incentivo à mobilidade elétrica, essencial para a redução de emissões em meio urbano; a implementação do conjunto de percursos pedonais mecanicamente assistidos à Colina do Castelo, um conjunto de projetos de mobilidade suave e com vincada dimensão de inclusão.

Uma abordagem holística, estruturada, sistemática, capaz de ir ao encontro das necessidades de quem se desloca em Lisboa.

3.1. MOBILIDADE CICLÁVEL

3.1.1. Ciclovias

Ao longo dos últimos anos a EMEL empenhou-se na densificação da rede de ciclovias que serve a cidade de Lisboa. Estas infraestruturas são fundamentais para o crescimento do modo ciclável, oferecendo aos seus utilizadores as condições de segurança de que necessitam para tomarem esta opção modal.

A construção de ciclovias é complexa. A sua conceção aborda um espaço urbano escasso, já capturado, e repleto de infraestruturas essenciais de preservação obrigatória.

A EMEL desenvolveu capacidades de concretização destes projetos, sendo-lhe confiada, pelo Município, a implementação de um plano abrangente, ao abrigo do financiamento por Contrato de Mandato. A empresa já foi responsável por

obras emblemáticas, de grande conveniência, como é exemplo claro a ponte ciclopedonal sobre o rio Trancão.

Figura 3-1 Rede Ciclável de Lisboa da Responsabilidade da EMEL

A importância do papel da EMEL no crescimento da rede ciclável, em Lisboa, é clara.

Em 2024 a atividade da EMEL no terreno foi significativa. Houve um importante avanço no que respeita ao colmatar da descontinuidade da rede na frente ribeirinha – foi construída uma nova ciclovia, entre o Jardim do Neptuno e o Parque Ribeirinho do Oriente, com a extensão de 1,1 quilómetros, dando continuidade, graças à ponte sobre o Trancão, de Santa Iria da Azóia ao Terreiro do Paço, cerca de 18 quilómetros. As restantes três descontinuidades da zona ribeirinha terão as obras concluídas no primeiro trimestre de 2025, perfazendo 1,72 quilómetros.

A continuidade da rede ciclável é fundamental para a sua conveniência. Outras descontinuidades foram resolvidas, na zona norte da cidade, dando continuação à ciclovia da Alameda das Linhas de Torres pela Rua Alexandre Ferreira e pela Estrada do Desvio, e ligando quer à ponte ciclopedonal da Calçada de Carriche, quer ao Parque Urbano do Vale da Ameixoeira.

Também foi executado o percurso ciclopedonal das Calvanas, que estende a ciclovia do Eixo Central até ao Campo Grande. No total foram cerca de 3,6 quilómetros acrescentados à rede ciclável em 2024.

Figura 3-2 Troço de ciclovia no Parque Ribeirinho Oriente

Figura 3-3 Viaduto ciclopedonal da Avenida Gago Coutinho em construção

No final de 2024 estavam em construção mais três projetos - o Viaduto Ciclo Pedonal da Avenida Almirante Gago Coutinho, a ciclovia da Avenida Álvaro Pais e a ciclovia da Azinhaga da Cidade. No seu conjunto, estes projetos totalizam 2,7 quilómetros.

Figura 3-4 Plano de Expansão de Ciclovias da Responsabilidade da EMEL

Além das ciclovias já concretizadas e das obras em curso, a EMEL concluiu já projetos correspondentes a 4,6 quilómetros de ciclovia (três dos quais, de 2,9 quilómetros, entretanto suspensos pela CML). Ainda em fase de desenvolvimento está um conjunto de projetos, com destaque para o "redesenho" da frente ribeirinha, que chegam a 27,9 quilómetros de extensão.

O crescimento da rede de ciclovias é um objetivo central na promoção da mobilidade ciclável. A infraestrutura destina-se, naturalmente, a todos aqueles que pretendam utilizar a bicicleta nas suas deslocações.

3.1.2. GIRA

Em muitas cidades com grandes sistemas de partilha de bicicletas verificou-se uma grande discussão em torno da segurança na sua utilização. Ao fim de algum tempo, percebeu-se que os utilizadores do espaço público "aprendiam" a conviver com um número de ciclistas que, com a implementação dos sistemas, se multiplicava.

Nos últimos anos, depois de uma subida observada na saída da pandemia, em 2022, o número de acidentes em utilização das bicicletas GIRA manteve-se moderado.

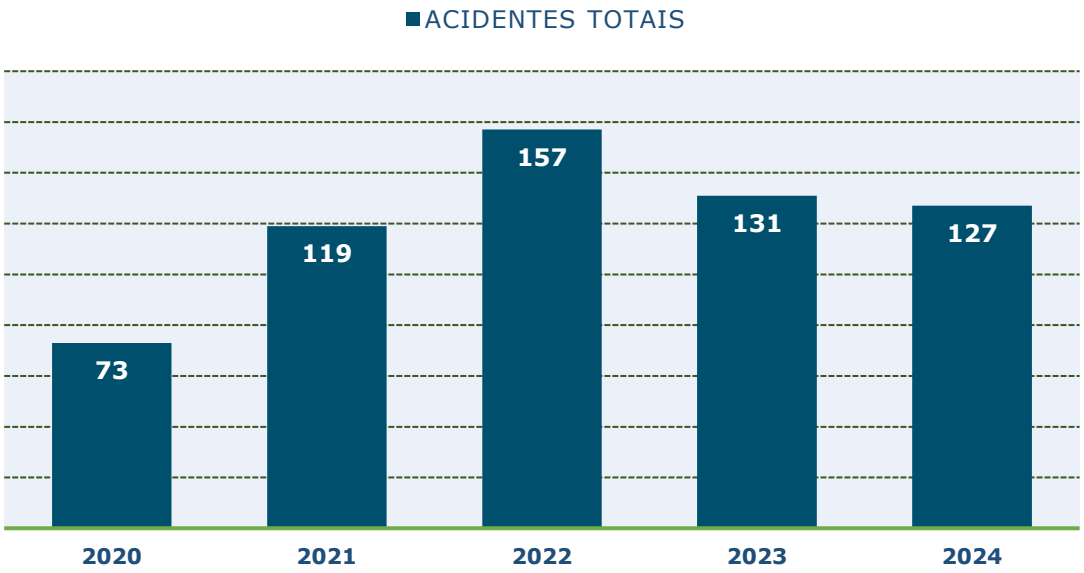


Gráfico 3-1 Evolução do número de acidentes com bicicletas GIRA 2020 - 2024

Apesar da diminuição dos acidentes, o número de feridos aumentou.

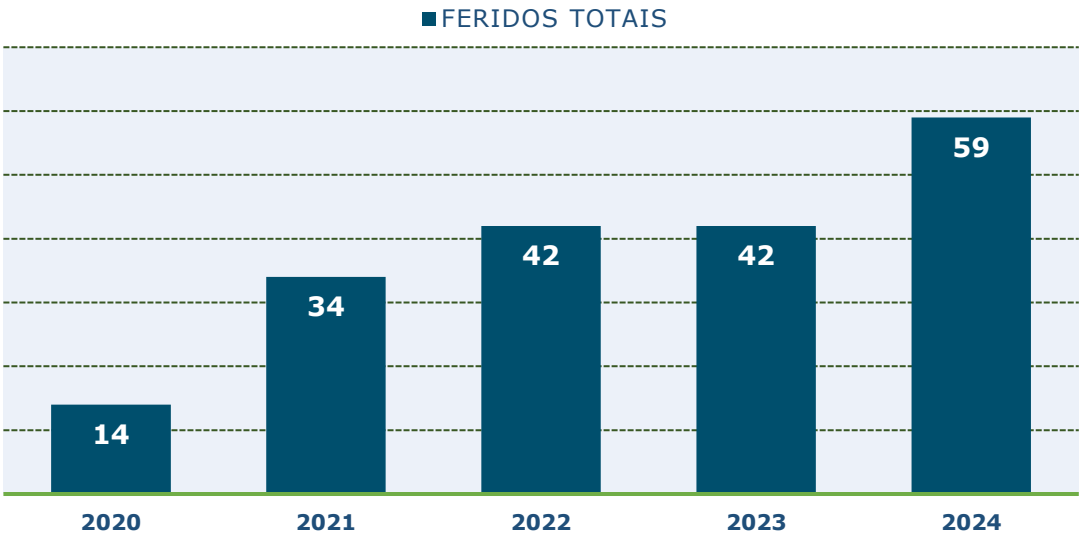


Gráfico 3-2 Evolução do Número de Feridos em Acidentes com Bicicletas GIRA 2020 - 2024

A associação entre esta moderação do número de acidentes e o crescimento da rede de ciclovias é natural. Esta perspetiva parece ganhar robustez quando se perspetiva a evolução das duas grandezas, acidentes e feridos, ponderadas pelo número de viagens, e a tendência que parecem seguir.

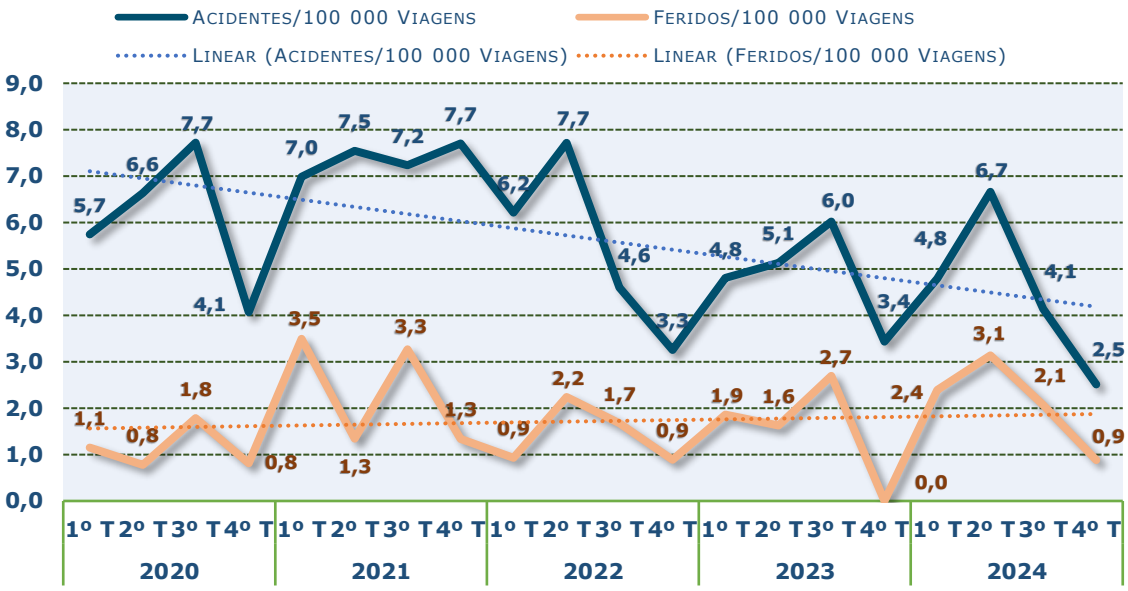


Gráfico 3-3 Evolução do Número de Acidentes Feridos por 100 000 Viagens em Bicicletas GIRA 2020 - 2024

Enquanto o número de acidentes segue uma tendência clara de diminuição, a que não será alheia a rede de ciclovias cada vez mais alargada, já o número de feridos apresenta uma tendência de ligeira subida. O número de viagens prossegue em crescimento.

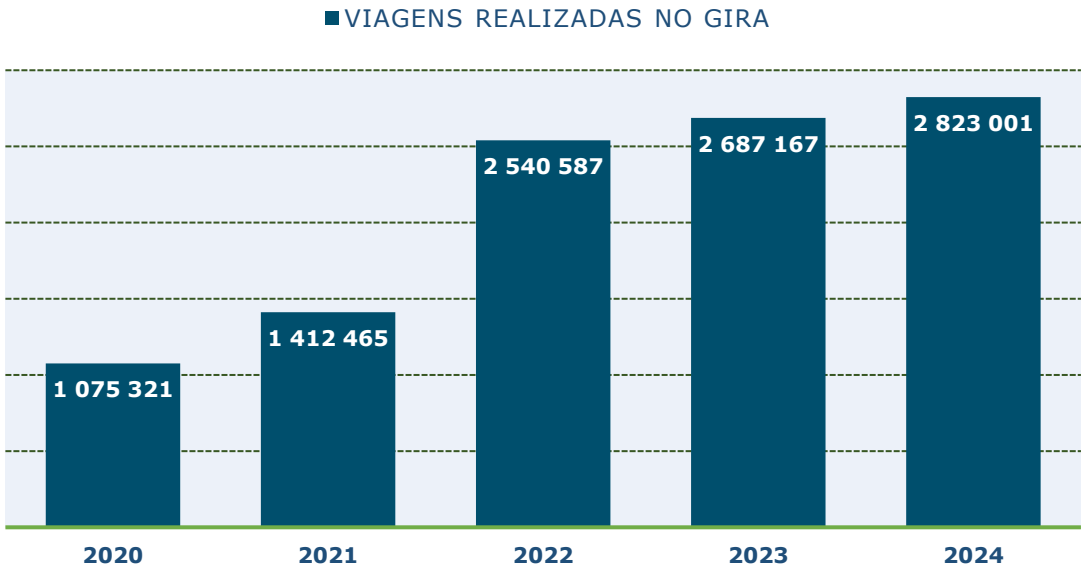


Gráfico 3-4 Evolução do número de viagens (superiores a dois minutos) no GIRA 2020 - 2024

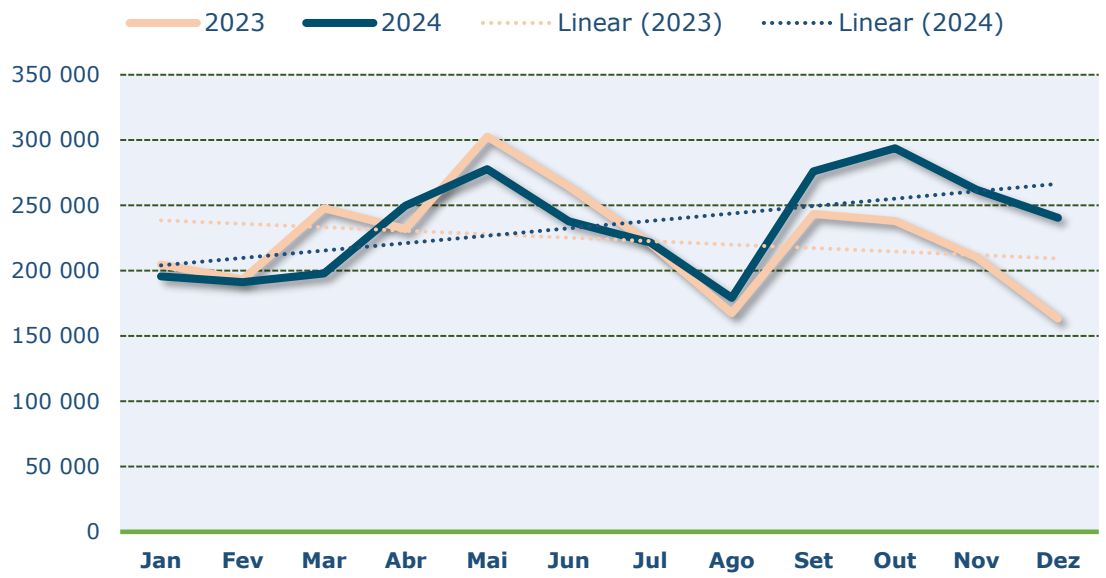


Gráfico 3-5 Evolução Mensal do Número de Viagens no GIRA 2023 - 2024

Depois de o segundo semestre de 2023 ter registado uma tendência de queda, em 2024 o caminho foi inverso, seguindo uma clara recuperação. Este crescimento estará relacionado com a maior conveniência do sistema, proporcionada por uma rede de estações mais abrangente e maior disponibilidade de bicicletas.

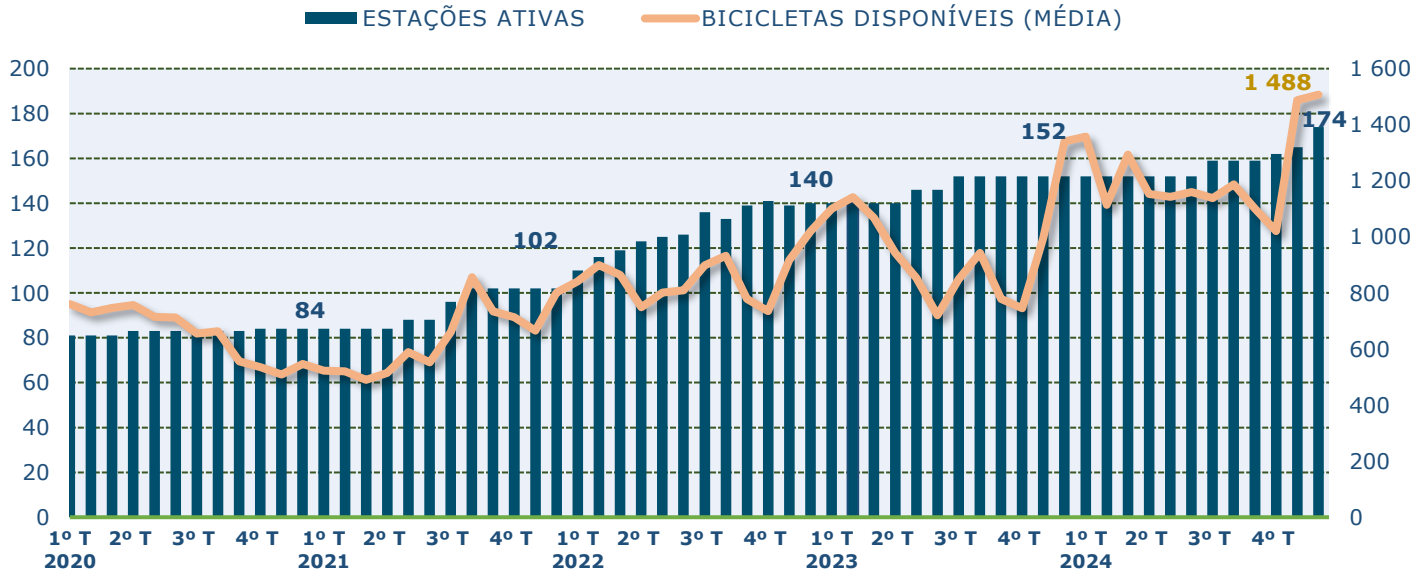


Gráfico 3-6 Evolução da Rede do GIRA 2020 - 2024

No fim de 2024, a rede já tinha 174 estações e 1 488 bicicletas disponíveis para utilização, em média – número que não considera as bicicletas em reparação, em balanceamento ou com notificação de avaria.

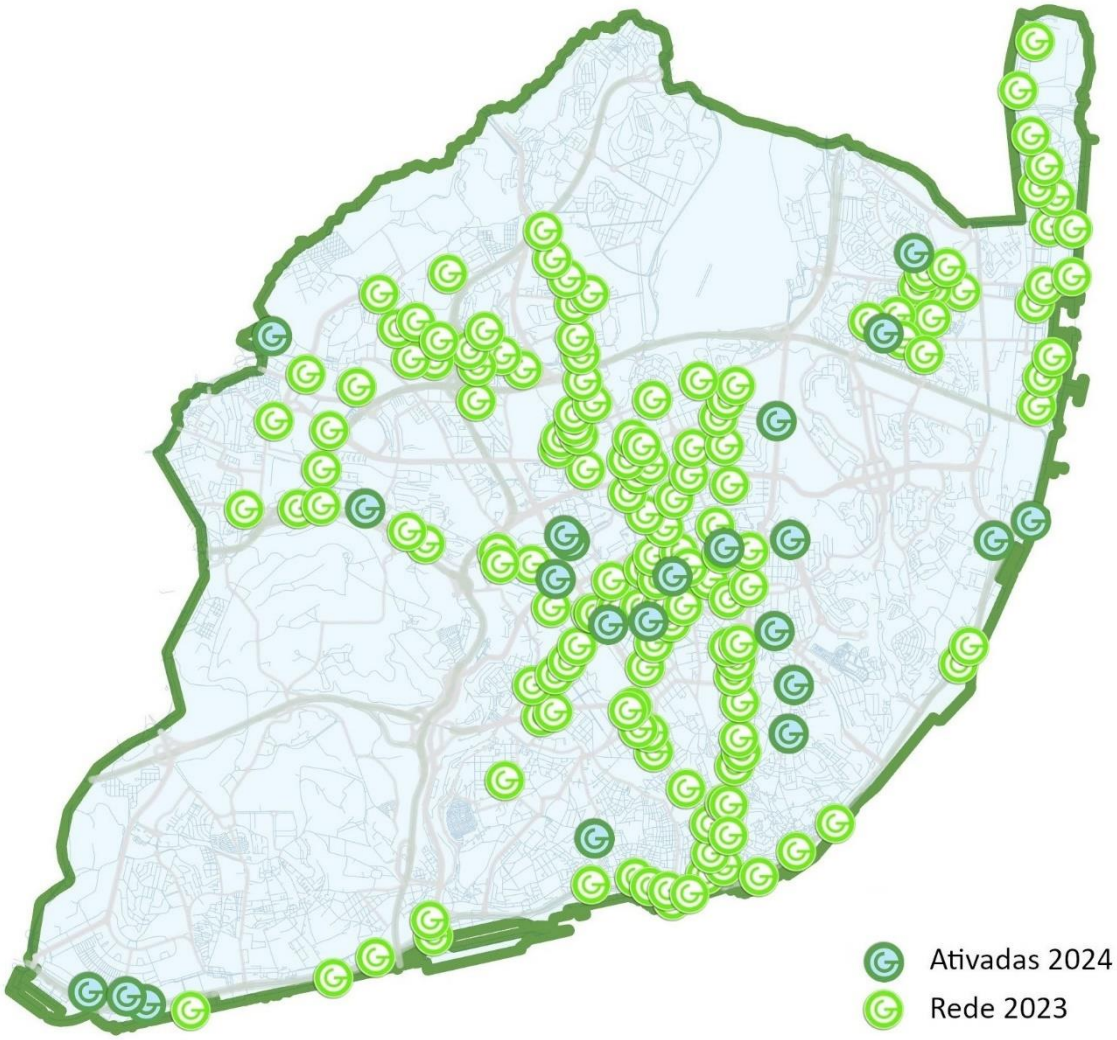


Figura 3-5 Mapa da Rede de Estações GIRA no Final de 2024

A abrangência da rede de estações e a disponibilidade da frota são fatores determinantes para que o GIRA se apresente como uma alternativa fiável para as deslocações quotidianas.

Ter uma estação próxima da origem da deslocação para retirar uma bicicleta, e outra próxima do destino para a devolver é o primeiro passo para que se olhe para o GIRA como uma solução conveniente para a viagem a realizar.

O segundo passo é a confiança de que se vai, efetivamente, encontrar uma bicicleta disponível.

É para responder a estes dois fatores, e, portanto, para apostar num sistema que verdadeiramente serve quem tem a necessidade de se deslocar em Lisboa, que a EMEL vem desenvolvendo um grande esforço financeiro, todo ele alavancado na exploração do estacionamento na via pública. Esse esforço passa pelo investimento, na aquisição de bicicletas e estações, mas também pela despesa corrente, que passa pelo elevado consumo de peças e componentes e pela constituição de uma vasta equipa com capacidade para assegurar a manutenção de equipamentos sujeitos ao desgaste de uso intensivo, e o balanceamento da rede – para que fosse possível garantir o dimensionamento e a estabilidade adequada desta equipa, foi necessário um esforço de valorização remuneratória dos colaboradores que a integram.

Figura 3-6 Equipa de mecânicos na base operacional do GIRA

Brevemente a EMEL irá concretizar a contratação da implementação da nova aplicação de acesso e gestão do sistema – o concurso público com divulgação internacional e prévia qualificação, que foi lançado para o efeito, está já em fase de apresentação de propostas. Será mais um investimento elevado, numa solução que proporcionará melhor experiência de utilização, e irá levar o GIRA a um novo patamar de conveniência e, por conseguinte, a um novo patamar de utilização.

Entretanto, e paulatinamente, a rede de estações vai-se aproximando do objetivo de fundo, que visa disponibilizar o acesso às bicicletas do GIRA, em qualquer ponto da cidade, em menos de 10 minutos a pé.

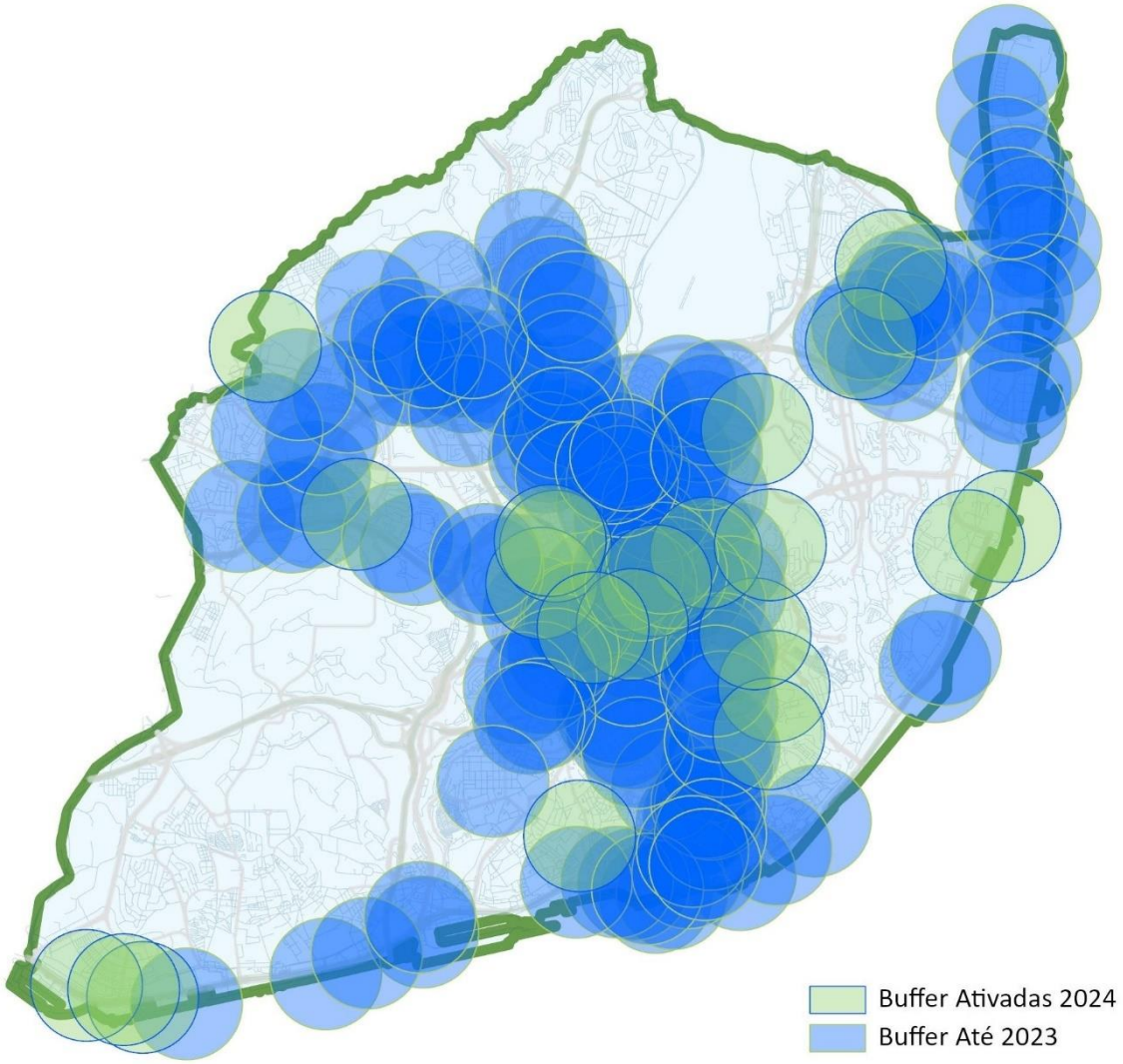


Figura 3-7 Estações GIRA com Buffer de 650 Metros/ 10 minutos a pé

Ao mesmo tempo, os dados da utilização fornecem informação pera melhorar a conceção e dimensão das estações. Por exemplo, o número de docas da estação da Alameda, próxima das linhas Verde e Vermelha da rede do Metro, duplicou, sendo agora uma das maiores estações da rede.

Decisões como esta acabam por se refletir nos grandes números do GIRA, como os 12 milhões de viagens, a que corresponderão 46 milhões de quilómetros percorridos, valores que muito terão contribuído para o crescimento do modo ciclável, em 10 anos, na cidade de Lisboa, estimado em 539%, com base na comparação dos dados dos censos 2011 e 2021.

A integração do GIRA no passe Navegante, para além de consagrar o GIRA como solução de transporte público, aporta fluidez e conveniência para os utilizadores no acesso ao sistema.

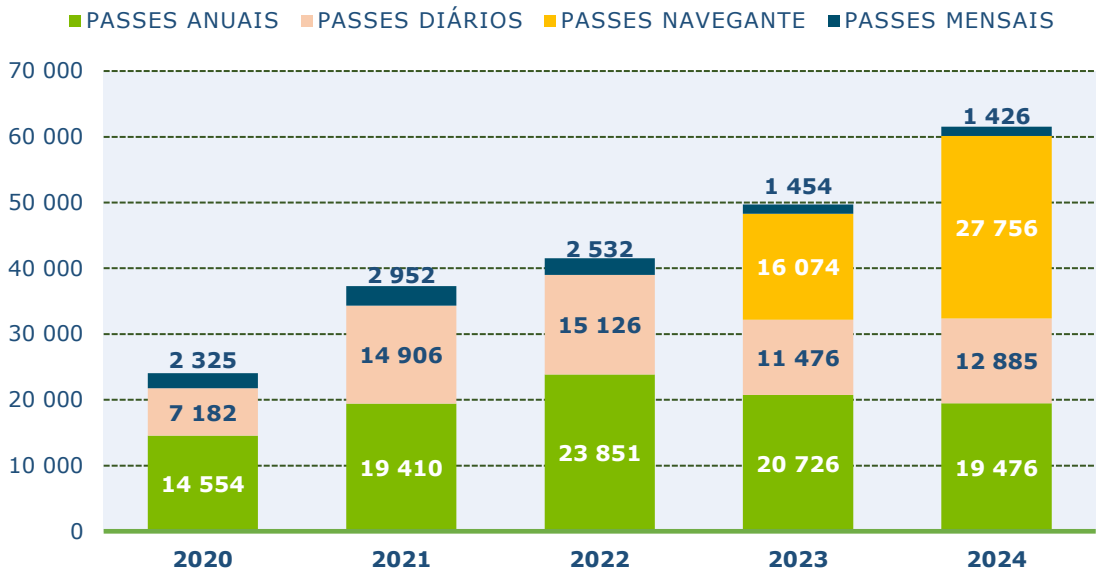


Gráfico 3-7 Evolução do Número de Passes de Acesso ao GIRA 2020 - 2024

Em 2024 observa-se um crescimento muito elevado do número de Passes GIRA Navegante, no entanto, este foi o primeiro ano completo em que o título esteve disponível.

Analisando a evolução dos diversos títulos, percebe-se que, em termos relativos, o passe mensal foi o que mais cedeu espaço ao Navegante. Já em termos absolutos, é o passe anual que mais títulos perde – isto não significa menor número de acessos, de facto, como se viu, a utilização continuou a crescer.

O período mensal em que o Navegante viabiliza a utilização das bicicletas acaba por "racionalizar" os acessos. Se se aprofundar a análise da evolução dos títulos de acesso, constata-se que o número de habilitações caiu marginalmente (- 1,3%), o que equivale a cerca de 3 500 passes mensais. Ou seja, enquanto o passe anual titula o acesso todos os meses do ano, mesmo que nem sempre seja utilizado – por exemplo, durante as férias – o Navegante titula o acesso apenas no mês a que diz respeito. Assim, a perda equivalente a 3 500 passes mensais pode perfeitamente corresponder a 3 500 utilizadores ativos que simplesmente não utilizaram o sistema durante um mês.

Enquanto o GIRA demonstra ser, cada vez mais, uma proposta vantajosa para deslocações curtas, ou um bom modo complementar do *first mile-last mile* de deslocações mais longas, a EMEL alarga a sua intervenção na promoção de

modos suaves, concluindo a rede de percursos pedonais mecanicamente assistidos à Colina do Castelo.

Figura 3-8 Estação GIRA junto da sede da EMEL

3.2. MEIOS MECÂNICOS

A Colina do Castelo é um dos principais focos de interesse turístico da cidade de Lisboa. É também uma zona antiga, de malha urbana intrincada, onde a presença do automóvel assume uma natureza particularmente invasiva. É ainda uma área de residência de muitos lisboetas, bastantes deles já com idade avançada e com dificuldades de locomoção.

Em todos estes motivos assenta a implementação de uma rede de percursos pedonais, sustentável, conveniente e inclusiva, constituída pelo Elevador da Sé, as Escadas Rolantes da Mouraria, o percurso Pedonal Baixa-Castelo, que integra os elevadores da Rua dos Fanqueiros e do parque de estacionamento do Mercado do Chão do Loureiro e o Funicular da Graça.

Figura 3-9 Funicular da Graça

O Funicular da Graça é o projeto mais emblemático desta rede de percursos. O equipamento vence o declive da encosta entre a Rua dos Lagares e o Miradouro Sophia de Mello Breyner Andresen (Miradouro da Graça) e foi o último a ser concluído – a inauguração teve lugar em março de 2024.

De então para cá, a utilização do Funicular tem sido um grande sucesso, tendo transportado, até ao final de 2024, mais de 220 mil passageiros.

Em maio, o mérito do projeto foi reconhecido com a atribuição do Prémio Nacional de Reabilitação Urbana 2024. A autoria foi dos arquitetos João Favila e João Simões e a execução esteve a cargo do consórcio formado pela ECOCIAF e a LIFTECH.

A infraestrutura mobilizou um montante de 7,7 milhões de euros, correspondente ao investimento na construção da infraestrutura, a aquisição e instalação do próprio equipamento, gastos adicionais e o período experimental da operação. Já em 2025, o Município de Lisboa decidiu adquirir a propriedade do Funicular da Graça, através de dação em pagamento para regularização parcial do serviço da dívida da EMEL.

3.3. MOBILIDADE ELÉTRICA

O dístico verde é um produto de promoção da mobilidade elétrica, previsto no Regulamento de Estacionamento de Lisboa, e que viabiliza o estacionamento gratuito de veículos 100% elétricos, em qualquer lugar tarifado da cidade de Lisboa. É um incentivo muito eficaz, como demonstra a trajetória de crescimento seguida pela emissão destes dísticos. Em 2024 o número de dísticos verdes concedidos cresceu 66%, ultrapassando os 30 mil dísticos.

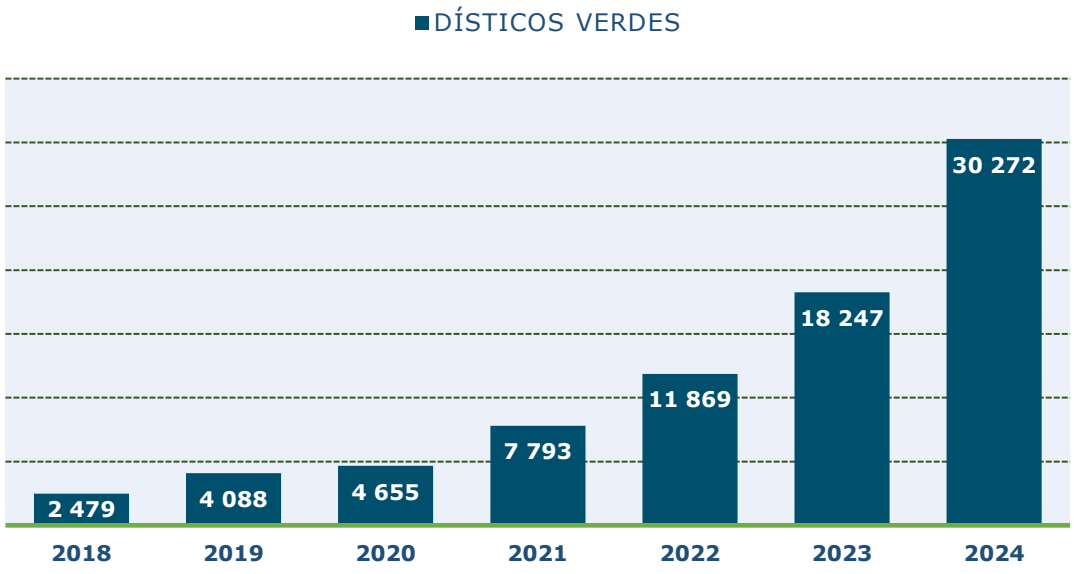


Gráfico 3-8 Evolução do número de dísticos verdes concedidos 2018 - 2024

Perante estes dados, a EMEL desenvolveu alguns estudos exploratórios, tentando perceber possíveis impactos deste crescimento.

Os dados recolhidos apontam para uma maior preponderância da presença de veículos com dísticos verdes em arruamentos com tarifas mais elevadas, o que não surpreende, pois, as tarifas mais caras são estabelecidas em zonas com mais polos de atratividade, onde se gera maior pressão de estacionamento. O que contraria a permanência prolongada de viaturas é, precisamente, a tarifa, e se o dístico verde dispensa o pagamento dessa tarifa, então será natural que haja maior preponderância de viaturas com dístico verde nestas zonas.

A ocupação medida de dísticos verdes observada variou, consoante a tarifa, entre os 4% na coroa verde e 13% nos eixos castanhos. Se forem retirados os veículos com outros tipos de dístico, ou seja, se a presença de dísticos verdes for comparada com a de veículos em rotação, percebe-se que a presença de

dísticos verdes equivale a 10% da rotação na coroa verde e a 19% nos eixos castanhos. Em termos comparativos, caso os veículos com dístico verde pagassem a mesma tarifa que os restantes, o valor corresponderia a 3,7 milhões de euros, tendo em atenção que esta análise foi realizada em junho e que até ao final do ano, o número de dísticos verdes cresceu 23%.

Sendo um valor importante, a receita está longe de ser a principal questão quando se equaciona o dístico verde. A descarbonização dos transportes é fundamental, para mais considerando os problemas de qualidade do ar que Lisboa enfrenta.

Mas o ordenamento do estacionamento visa objetivos múltiplos e um crescimento tão rápido do número de veículos sem qualquer estímulo à rotação acabará por impor limites à definição de outras estratégias, com outros objetivos: desde logo à promoção da rotação, mas também à proteção das necessidades dos residentes. Uma ocupação entre 4% e 13% pode parecer reduzida, no entanto, estima-se que um nível de serviço adequado preserva 15% de lugares livres em cada arruamento.

A maioria dos dísticos verdes é emitida para veículos de fora de Lisboa, designadamente para os restantes concelhos da Área Metropolitana de Lisboa.

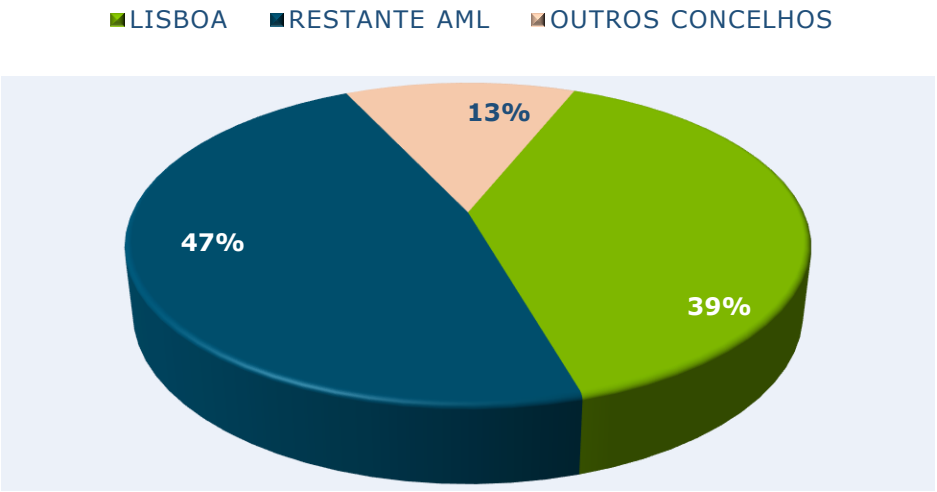


Gráfico 3-10 Origem Geográfica dos Dísticos Verdes Concedidos

O papel da EMEL na promoção da mobilidade elétrica não se esgota no dístico verde. A empresa está a implementar uma rede de carregamento de veículos elétricos, nos seus parques, em HUBs de carregamento rápido, e começa agora a implementar a rede de carregadores na via pública.

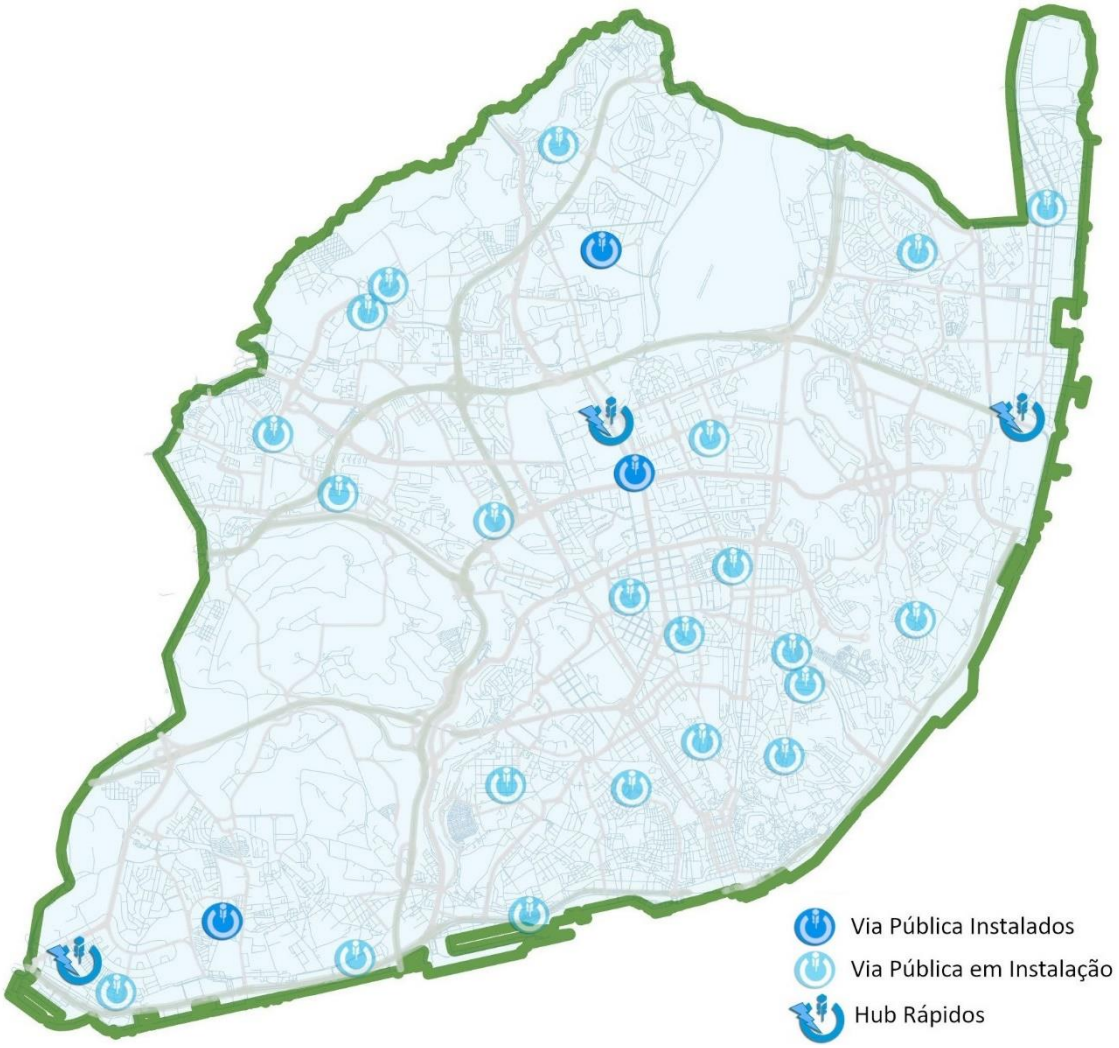


Figura 3-10 Rede de carregadores LEVE na via pública e plano de expansão

Em 2024 os trabalhos para instalação desta rede prosseguiram e vão ser instaladas as 24 localizações planeadas, existindo neste momento apenas constrangimentos de Licenciamento Municipal na Rua António Abreu e Praça das Casas Novas, assim como pendências com a Administração do Porto de Lisboa para instalação do carregador do Cais da Rocha.

Dois dos pontos de carregamento estão já instalados – um no Lumiar e outro na Ajuda – mas ainda não entraram em operação. Prevê-se que 12 entrem ao serviço no decorrer do primeiro semestre de 2025 e os restantes até ao final do mesmo ano.

O plano de expansão da rede em parques de estacionamento de superfície retomou o desenvolvimento, tendo sido adjudicados os trabalhos remanescentes em seis dos parques da EMEL - Belém, Combatentes, Estrada da Luz, Campo Grande, Universidade e Lusíada. Para estes parques, os processos de Pedidos de Ligação à Rede já foram efetuados e o início dos trabalhos já teve lugar. Por outro lado, os trabalhos no Parque EMEL do Areeiro encontram-se suspensos devido ao projeto em curso para o local, promovido pela Junta de Freguesia do Areeiro.

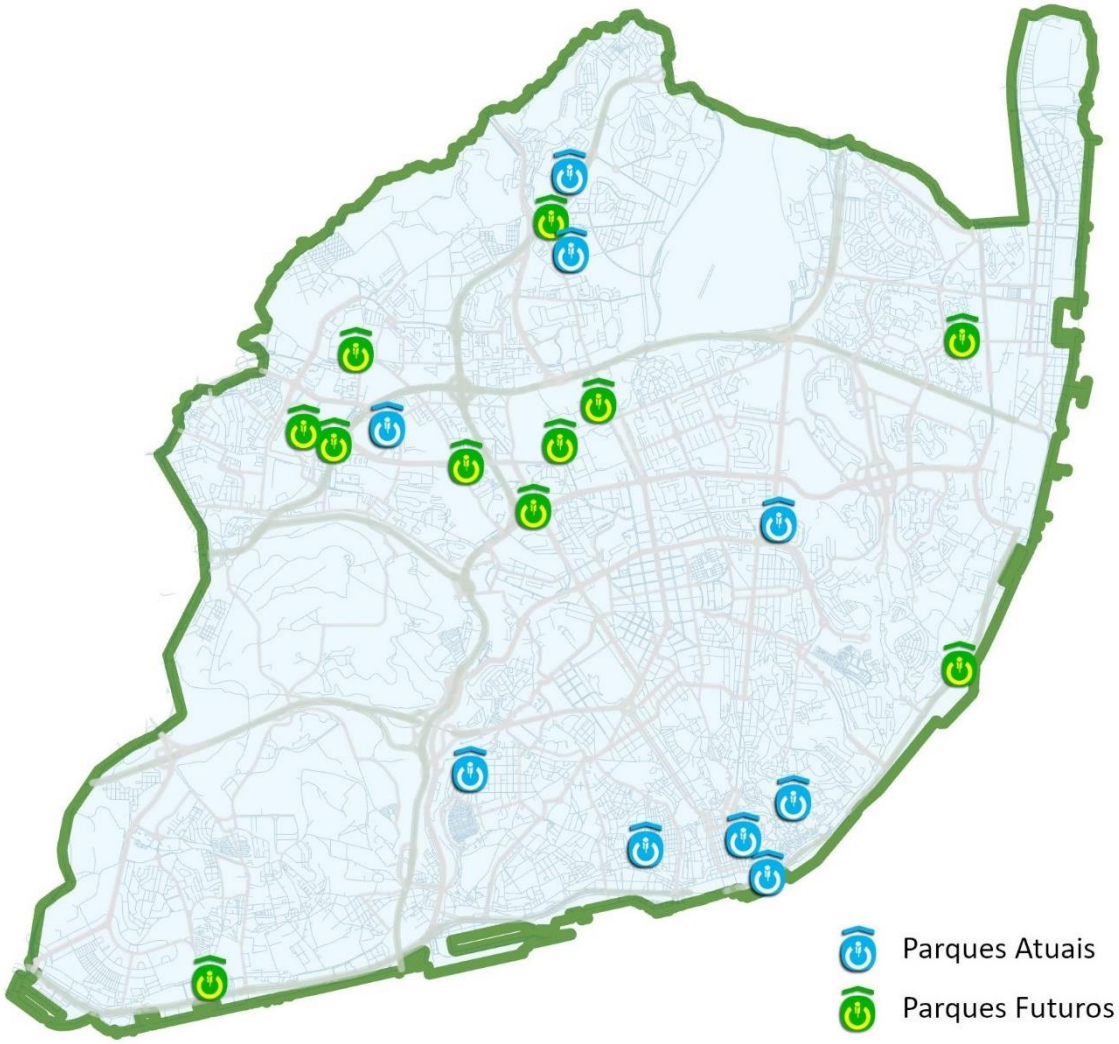


Figura 3-11 Rede de Carregadores LEVE em parques EMEL e Plano de Expansão

A EMEL tem vindo a garantir, nos seus novos Parques de Estacionamento, a instalação de carregadores de veículos elétricos como é o caso do Parque da Azinhaga da Cidade, com previsão de instalação de quatro pontos de carregamento duplos e o Parque de Estacionamento do HUB do Beato com dois pontos de carregamento duplos. Também a área de estacionamento da Azinhaga das Carmelitas, inaugurada no início de 2025, conta com dois pontos de carregamento duplos.

No decorrer do ano de 2024 foram realizados os projetos para a instalação de carregadores nos Parques Navegante dos Olivais e Colégio Militar, cuja implementação irá decorrer no ano de 2025.

A expansão da rede, quer na via pública quer nos parques EMEL, começa agora a concretizar-se, registando um total de 130 tomadas no final de 2024.

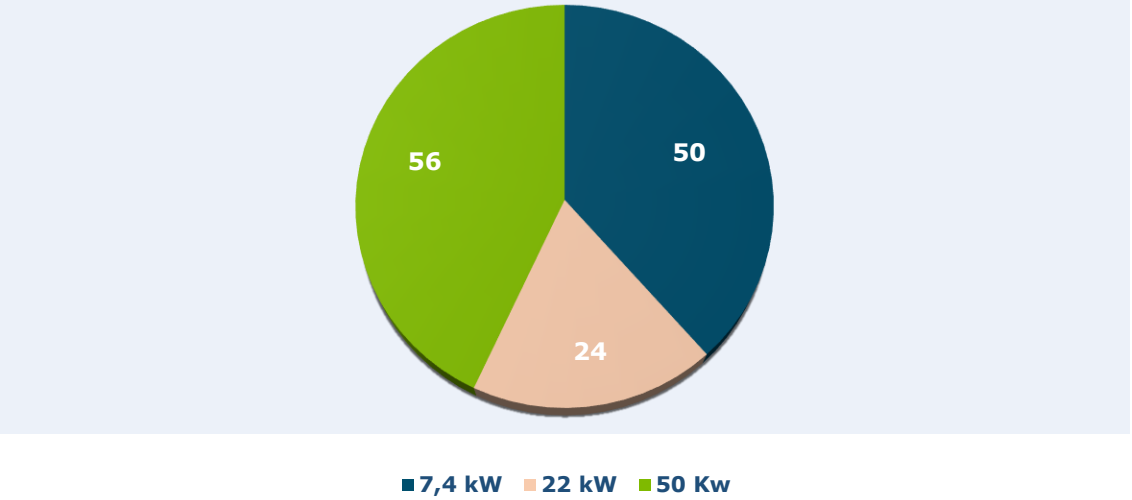


Gráfico 3-11 Estrutura da Rede LEVE para 130 Tomadas por potência de carregamento

Assinala-se ainda que o volume de carregamentos aumentou consideravelmente – o que alinha com a trajetória seguida pelo dístico verde.

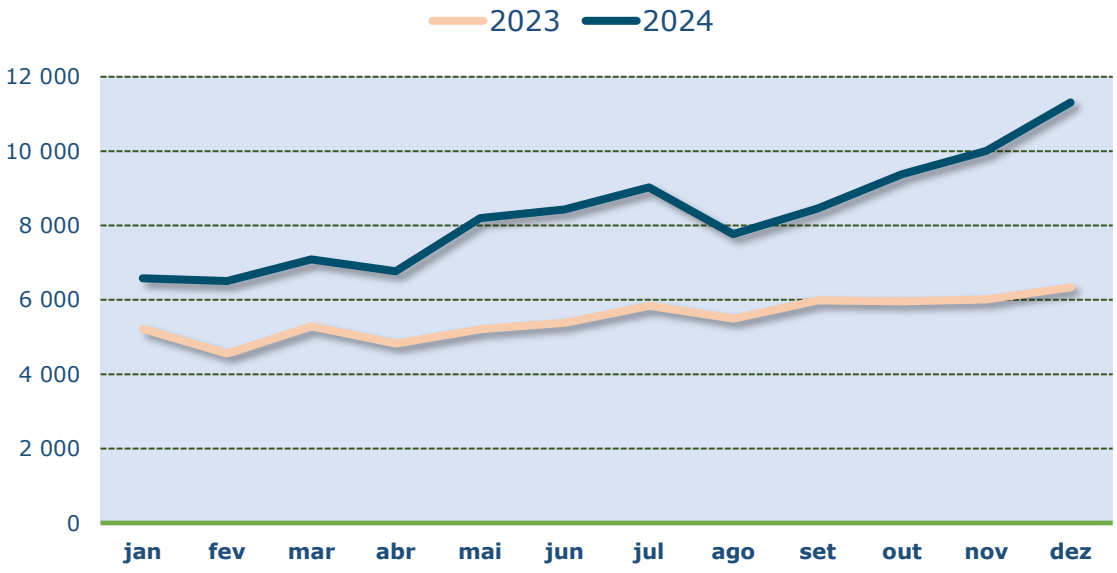


Gráfico 3-12 Evolução Mensal de Carregamentos na Rede LEVE 2023 - 2024

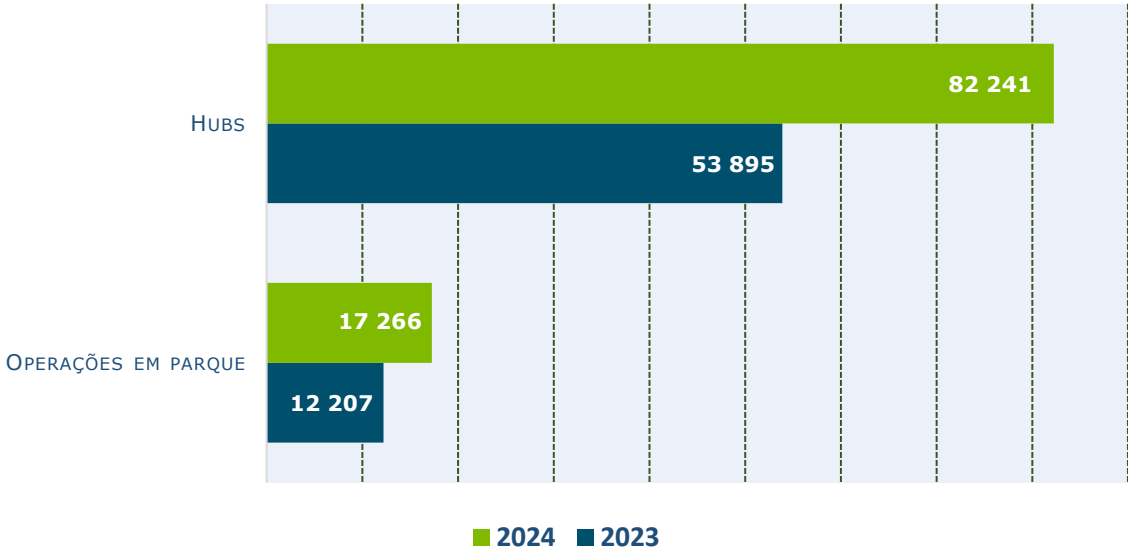


Gráfico 3-13 Quantidade de Carregamentos na Rede LEVE 2023 - 2024

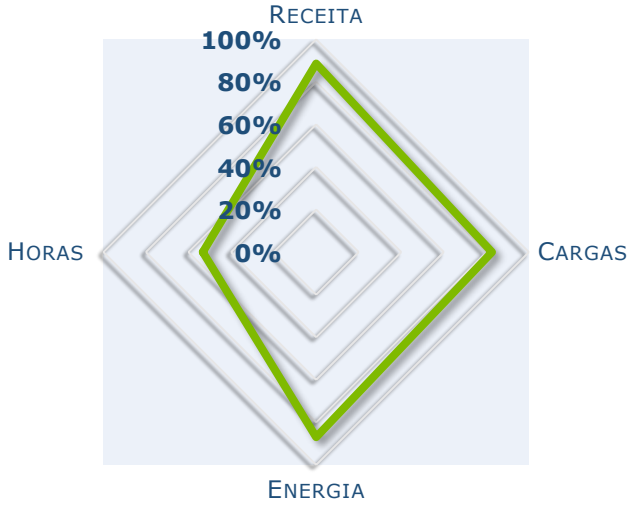


Gráfico 3-14Peso Relativo do Carregamento Rápido na Rede LEVE Segundo Quatro Dimensões

A evolução dos HUBs de carregamento rápido é muito mais expressiva, mas ambas as operações registaram crescimentos muito significativos, com mais 53% de carregamentos nos HUBs e mais 41% nos parques de estacionamento.

Apesar deste crescimento da operação dos parques, o carregamento rápido nos HUBs recolhe clara preferência do mercado.

3.4. GESTÃO DA REDE SEMAFÓRICA

A EMEL é responsável pela gestão da rede semafórica da cidade de Lisboa. Inicialmente as competências atribuídas pelo Município, nesta matéria, contavam com a cobertura financeira de um Contrato de Mandato, ao abrigo do qual se procedeu à modernização da maior parte das interseções que compõem a rede semafórica.

O objetivo da modernização é o de dotar a cidade de um sistema de gestão de tráfego centralizado, com capacidades preditivas e de implementar, em tempo

útil, medidas mitigadoras de congestionamentos, proporcionando a maximização da fluidez da circulação rodoviária.

Para que a modernização da rede fique completa, resta intervir em 23 interseções, estando a decorrer o procedimento de contratação pública para o efeito.

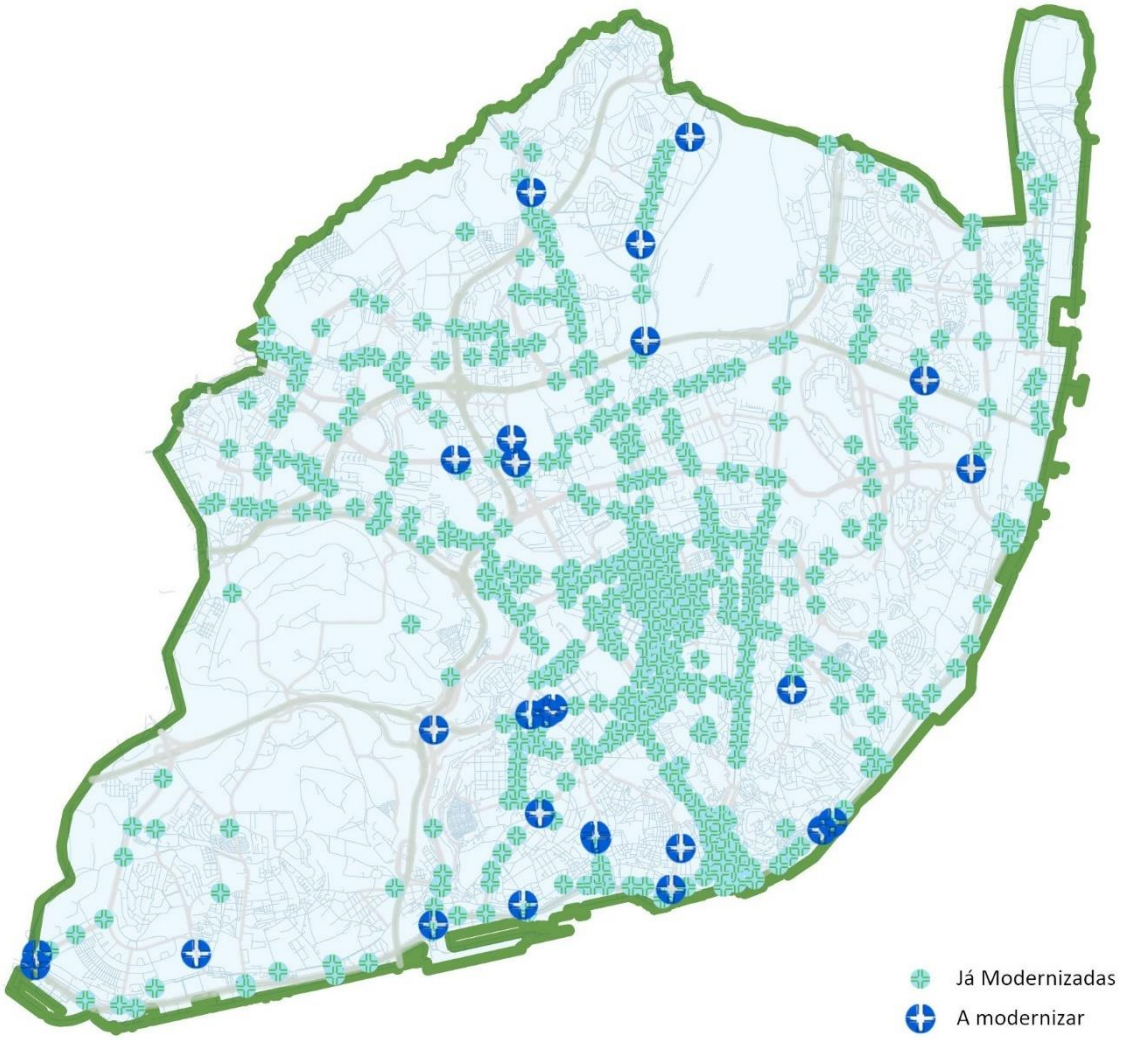


Figura 3-12 Mapa das Interseções da Rede SLAT

Para a conclusão da modernização já não está previsto qualquer cobertura financeira da CML, assumindo a EMEL a despesa de investimento, como já acontece com os gastos correntes da manutenção da rede, que integram a despesa operacional da empresa, concretizando mais um projeto alavancado na rentabilidade da operação de estacionamento na via pública.

Com a modernização da rede concluída será possível obter as vantagens da gestão centralizada que se pretendem. Em 2024 prosseguiu-se com o desenvolvimento da otimização semafórica dos grandes eixos viários, estando quase concluída a implementação das estratégias de coordenação da

sinalização luminosa da Avenida de Roma, Avenida Almirante Gago Coutinho e a Zona do Lumiar.

Seguir-se-á, em 2025, a zona das Amoreiras e Rato, Praça de Espanha e área envolvente, o Eixo Avenida da República/ Avenida Fontes Pereira de Melo e a Avenida do Brasil.

04 INOVAÇÃO

RELATÓRIO E CONTAS **2024**

No campo da investigação e inovação (I&I), a EMEL deu continuidade ao trabalho realizado em anos anteriores com projetos que visam contribuir para o aumento da sustentabilidade e equidade do sistema de mobilidade da cidade.

Por um lado, no seguimento da aposta da EMEL em repensar os serviços já oferecidos à cidade e de procurar melhorar a qualidade de serviço prestado e a experiência de utilização, foi iniciada a revisão da proposta de valor do serviço Bicipark, no sentido de melhorar o processo de subscrição e renovação da assinatura, e a utilização quotidiana, dando resposta àqueles que têm sido os principais constrangimentos de quem pretende utilizar a bicicleta como modo regular de transporte e precisa de ter um local para o estacionamento seguro de média-longa duração.

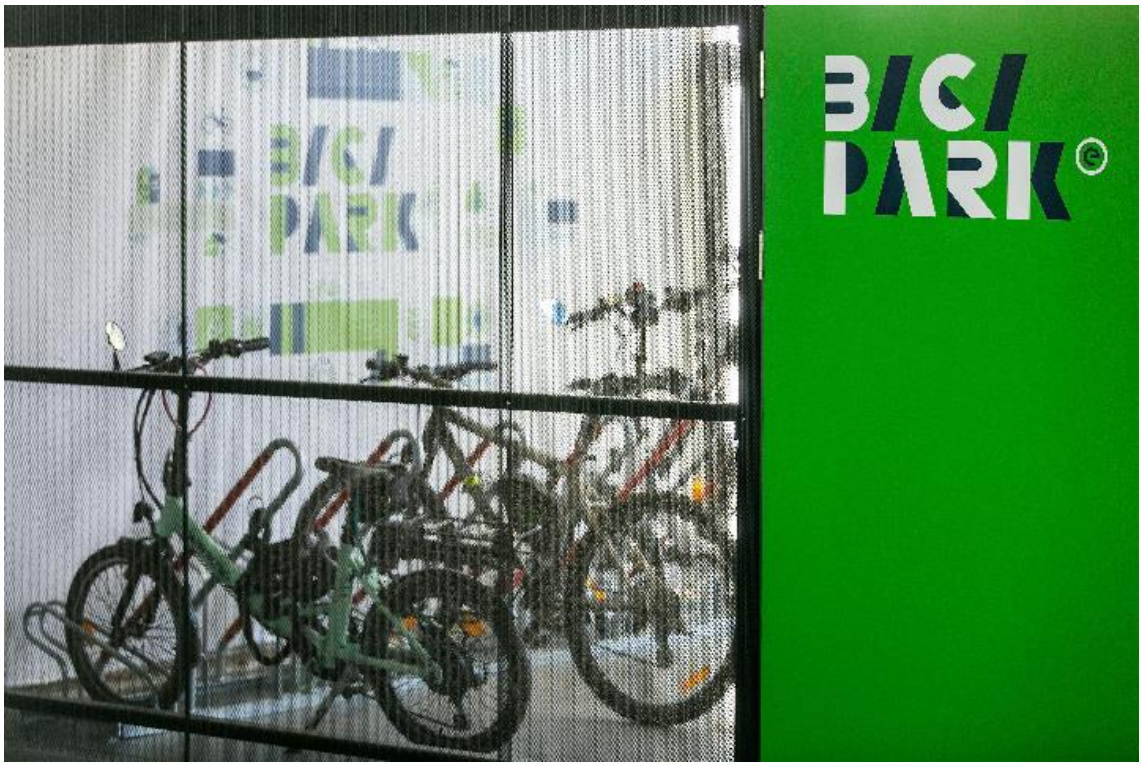


Figura 4-1 Imagem BiciPark

Ainda relativamente ao serviço Bicipark, e na impossibilidade de expandir a rede para junto de grandes interfaces multimodais devido a constrangimentos de espaço público, foi estudada a expansão da rede para novos parques de estacionamento EMEL, que terá lugar em 2025.

No âmbito da reformulação da oferta de produtos dos parques de estacionamento, especificamente das avenças bonificadas para residentes, e tendo em consideração o legado de sistemas e complexidade da oferta pré-existente, foi desenvolvido um trabalho de simplificação e otimização de processos e procedimentos para a implementação da nova oferta de produtos,

com particular enfoque na eficácia e controlo de qualidade dos processos de adesão.

Por sua vez, no campo da inovação digital, a EMEL prosseguiu o trabalho que vinha a desenvolver no âmbito do projeto DeployEMDS, cofinanciado pelo Programa Europa Digital, da União Europeia, que tem como objetivo a facilitação do acesso, partilha e reutilização de dados de mobilidade. Em particular:

No âmbito da disponibilização de dados de acessibilidade para, por exemplo, informar futuras intervenções na via pública, a EMEL deu início ao levantamento de barreiras urbanísticas, arquitetónicas e de informação no acesso aos serviços EMEL e as barreiras criadas pelos equipamentos da EMEL na cidade, através da realização de uma experimentação com o envolvimento direto da comunidade de pessoas com necessidades específicas, nomeadamente pessoas utilizadoras de cadeira de rodas manuais, pessoas cegas e neurodivergentes;

Figura 4-2 Imagem MaaS

No que diz respeito à solução Mobilidade-como-um-Serviço (ou MaaS), foi lançado um convite a entidades empregadoras para a cocriação do futuro serviço de gestão do orçamento de mobilidades, e iniciados os trabalhos de mapeamento dos requisitos funcionais a integrar na futura solução.

Ainda no âmbito de projetos europeus subvencionados, a EMEL concluiu a iniciativa que tinha vindo a desenvolver no âmbito do projeto C Streets, que permitiu à empresa a aquisição de 150 bicicletas elétricas GIRA para reforçar as ligações do serviço de bi-cicletas públicas partilhadas de Lisboa ao nó urbano de acesso ao Aeroporto de Lisboa, e a instalação de cerca de 550 sensores para a monitorização de lugares de estacionamento dedicados a operações de cargas e descargas, no eixo entre a Baixa e o Campo Grande da cidade de Lisboa.

Foi ainda dada continuidade ao trabalho de definição e harmonização de indicadores-chave da atividade da EMEL. Este trabalho procura (re)definir aspetos como fontes de dados, critérios ou metodologias de cálculo por forma a garantir a coerência e fiabilidade na informação.

Por outro lado, no âmbito instrumentos de incentivo à I&I, o ano ficou marcado pelo reforço da presença da empresa em diversas oportunidades de financiamento, através da submissão de candidaturas a programas de apoio à expansão da rede ciclável e promoção da mobilidade ativa, bem como na área da inovação digital.

Deu-se também início ao Estudo de Mobilidade Empresarial, com o objetivo de conhecer os hábitos de mobilidade da população trabalhadora da EMEL, e identificar medidas que possam reduzir as suas necessidades de deslocações e assegurar um perfil de mobilidade corporativa mais sustentável.

Por fim, continuando a sua aposta na disseminação do conhecimento gerado e procurando um diálogo mais próximo com a comunidade de inovadores, a EMEL marcou presença em conferências internacionais, nomeadamente Velo-CITY 2024, na Conferência Anual da POLIS e na Conferência Walk21.

4.1. SISTEMAS DE INFORMAÇÃO

A EMEL tem em curso uma grande aposta na área dos Sistemas de Informação. Esta aposta tem como objetivo criar as condições fundamentais para alavancar a competência técnica da EMEL, reunindo os recursos que permitam construir a capacidade de intervenção da empresa a múltiplos níveis, desde logo melhorando a sua imagem junto do cliente, mas também potenciando o desenvolvimento da estratégia de mobilidade sustentável definida pelo Município, enquanto promove a implementação de meios e processos mais flexíveis, tornando as suas operações mais eficientes.

Dentro deste âmbito, no ano de 2024 colocou-se um grande foco em alguns dos processos identificados como estruturantes e potenciadores da evolução futura da empresa.

1. Na consolidação da arquitetura híbrida multi *Cloud* foram atualizados os componentes core das infraestruturas e assegurados os contratos de manutenção e suporte para garantir a performance e estabilidade. Neste campo foi ainda lançado o procedimento de aquisição pública que garante a atualização da plataforma City-as-a-Platform da EMEL, e criadas condições técnicas para uma maior segurança dos interfaces técnicos utilizados na operação da Gira e do ePark

2. Paralelamente, foi implementada uma camada de integração, suportada pela plataforma Mulesoft Anypoint com vista a criar, monitorizar e

orquestrar todos os fluxos de integração de dados e serviços aplicacionais necessários à operação da EMEL

3. Ao fim de vários anos foram repostos em funcionamento e recuperados serviços críticos como a integração dos processos de contraordenação leves com a Camara Municipal de Lisboa, conforme regulamento e legislação em vigor

4. Após a integração do GIRA com o Navegante, avançou-se na integração deste modelo nos serviços da EMEL, passando a assegurar o suporte aos Parques Navegante

5. Foram criadas as condições técnicas para garantir a certificação digital de todas as faturas emitidas pela EMEL

6. Deram-se passos significativos para a abertura da EMEL a novos meios de pagamento digitais, como o Sistema de Débitos Diretos para avenças e dísticos, e MBWay nos parquímetros

7. Finalmente, mas não menos importante, foram executados diversos projetos de infraestruturação e renovação tecnológica com vista a uma maior resiliência nos serviços e operações da EMEL: i) a reformulação da cablagem da rede Bicipark, por forma a potenciar a sua centralização e gestão remota; ii) a otimização da Gateway de Notificações, garantindo a melhoria da comunicação com o cliente, por email e por SMS, tanto na atribuição e renovação de dísticos, como na prestação de informação relevante para o cidadão, designadamente em caso de bloqueio da sua viatura; iii) ou mesmo a implementação, nos parques de estacionamento, de sistemas de leitura automática de matrículas. Foram ainda criadas as condições para monitorizar remotamente cerca de 650 lugares de cargas e descargas na cidade de Lisboa.

Continuando nesta perspetiva, neste momento, a EMEL tem ainda em curso um conjunto de projetos:

- Desenvolvimento do sistema de CRM, baseado em tecnologia Salesforce e no seu módulo Customer Care, no sentido de dotar a EMEL de uma visão 360 do cliente e aproximar o contacto para melhor o servir, que entrou em produção em 2024

- Renovação tecnológica e centralização técnica e operacional dos Parques de Estacionamento

- Renovação tecnológica e centralização técnica e operacional da rede Bicipark

- Definição e modelação de uma Camada Centralizada de Dados, que se configure como ponto único de verdade operacional, consolidando todo o acesso e gestão nesse ponto único, desacoplado das outras camadas de User Interface (UI), de lógica de negócio ou de armazenamento.

- Continuação da implementação do Plano Integrado de Cibersegurança de sistemas de informação, crítico para incrementar a integridade dos sistemas da EMEL

- Definição e implementação do Plano integrado de Gestão de Risco e Resiliência Tecnológica (em linha com a Diretiva NIS2)

Continua a necessária consolidação da rede de comunicações da EMEL, melhorando a disponibilidade e performance com a implementação da redundância nos sites principais e preparando a rede para a implementação futura da tecnologia SD-WAN. Esta consolidação passa também pela renovação de equipamentos ainda em curso, incluindo *firewalls, routing* e *switching* de forma generalizada.

Em 2024 foram ainda lançados procedimentos de contratação pública para a aquisição de soluções de que se espera grande impacto, ao nível das operações, da conveniência para os utilizadores e da melhoria da mobilidade no Município.

Desde logo uma nova solução, completa e integrada, para o GIRA, que visa um melhor aproveitamento de toda a infraestrutura física (estações, docas e bicicletas), para dotar a EMEL, e os seus clientes, de toda uma nova experiência de utilização, mais fiável, fluída e eficiente, tanto do lado da operação do sistema, como na perspetiva da sua utilização na cidade. O procedimento vai entrar na fase de testes das soluções propostas pelos concorrentes qualificados.

Também está em curso o procedimento para a aquisição de uma nova solução, modular, para a gestão do estacionamento na via pública, integrando a operação de Fiscalização, em todas as suas vertentes, chegando até ao processamento das contraordenações, a sua instrução e decisão.

Finalmente, decorre também o procedimento com vista à aquisição de uma nova solução de monitorização e recolha de dados de tráfego na cidade de Lisboa, que permita viabilizar novas formas de mobilidade inteligente e a otimização da operação da EMEL nesse sentido.

05 COMUNICAÇÃO

RELATÓRIO E CONTAS **2024**

2024 foi marcante para a EMEL: a empresa celebrou o seu trigésimo aniversário, o que pautou, em larga medida, a sua comunicação neste ano, festejando em novembro com um evento interno que coincidiu com o lançamento do logo EMEL 30 anos, em simultâneo com a produção de conteúdo televisivo de larga transmissão para os públicos internos e externos.

Figura 5-1Logo EMEL 30 anos

Neste âmbito, foi incrementado o caminho já iniciado de consolidação reputacional da marca EMEL, agregando valor através dos seus produtos e quer através da sua imagem corporativa, quer através de campanhas marketing com base nos seus produtos.

Foi continuada e reforçada a associação da EMEL a eventos culturais e desportivos de massas, como a Feira do Livro de Lisboa, o Bike Tour Lisboa-Oeiras, o Festival Indie Lisboa de Cinema, a Maratona de Lisboa e a Meia-Maratona de Lisboa, mantendo uma presença ativa responsável que contribua igualmente para o referido reforço de reputação da EMEL junto dos seus públicos.

A par disso, foi disponibilizada uma nova oferta de produtos de mobilidade, como os Parques Navegante, e uma melhoria em produtos existentes, como as aplicações móveis e o Gira Navegante, procurando corresponder às expetativas dos clientes e não-clientes, de forma a reconhecerem uma melhor oferta de valor por parte da EMEL e a aderirem a formas de mobilidade mais práticas, confortáveis e mais sustentáveis.

Os clientes EMEL também viram melhorado o seu relacionamento com a empresa através de uma nova filosofia de gestão da experiência do consumidor, assegurada pela implementação de ferramentas de CRM e de ciclo de vida de produto e de cliente.

Este esforço contribuiu para promover uma Lisboa mais sustentável para todos os que vivem, trabalham, estudam ou visitam a cidade.

Das diversas campanhas realizadas, destaca-se o novo "Parque Navegante", que permite aos detentores do cartão Navegante estacionar nos parques

localizados junto dos eixos de entrada da cidade, incentivando a intermodalidade e permitindo que os utilizadores continuassem a viagem de transportes públicos ou bicicletas GIRA.

Destacam-se ainda a campanha do Pagamento MB WAY, forma de pagamento implementada em perto de 800 parquímetros e a campanha de Parques de Santo António que compreendeu a oferta de estacionamento durante a noite de 12 de junho.

A expansão da rede de estações GIRA para 174 unidades e o aumento da frota de bicicletas para duas mil foi apoiada por eventos, promovendo e divulgando a marca com eventos e ações de marketing junto dos públicos-alvo.

Promoveram-se diversas ações de comunicação aos residentes e comerciantes, em articulação com as Juntas de Freguesia, sobre a expansão de novos lugares de estacionamento na via pública e divulgando os novos projetos de mobilidade, alguns ainda em curso, como a construção do viaduto ciclopedonal sobre a Avenida Almirante Gago Coutinho e o crescimento da rede ciclável.

Realizou-se a inauguração e apoiou-se o início da atividade do Funicular da Graça, facilitando a mobilidade pedonal.

A EMEL reforçou a sua presença nos meios de comunicação social, nomeadamente com a participação do Presidente da EMEL, Carlos Silva, em programas de interesse público, como o Sociedade Civil da RTP 2, na rubrica "EMEL Mais Mobilidade" na Rádio Amália e na Rádio Observador, divulgando o trabalho da empresa.

Foi co-realizada pela EMEL e o Fórum Energia e Clima a "VI Energy & Climate Summit" sobre o tema "Mobilidade e Logística Urbana", no Centro de Congressos de Lisboa, e que contou com a presença de Miguel Pinto Luz, Ministro das Infraestruturas e Habitação.

A EMEL teve um programa dedicado no Marcas com História da TVI, divulgando o papel da EMEL nestes 30 anos de existência e projetando aquilo que se pretende que a empresa seja e realize no futuro.

Em 2024, a EMEL apoio e participou em diversos eventos públicos, como a Semana da Mobilidade, onde promoveu a sua marca, os seus produtos e interagiu com a comunidade. Destacam-se desses eventos, alguns já referenciados, o Dia Mundial da Atividade Física, o Movimento Kidical Mass, a Feira do Livro de Lisboa, o Festival Indie Lisboa, o Cine Conchas, o Rally de Lisboa, o Eco Rally de Lisboa, a Corrida da Mulher, o Lisboa Beach Volleyball Legends, o Pedala Portugal Bike Tour, a Maratona de Lisboa, a Meia Maratona de Lisboa, o Clean Future Demo Day e o Fórum para a Igualdade iGen.

A EMEL foi parceira institucional da série Lugar 54 da RTP, onde o parque de estacionamento de Telheiras Poente serviu de cenário para histórias contadas ao longo de cinco episódios.

Durante o Natal, em parceria com a Carris e a CML, promoveu-se a segunda edição da iniciativa Deixe o Carro para Trás e Festeje o Natal, oferecendo estacionamento gratuito e transporte direto à Baixa da cidade, com a presença de ajudantes do Pai Natal e brindes para os passageiros.

A nível reputacional, importa referir que a marca EMEL foi bastante premiada, conquistando o Global Alliance World Public Relations & Communication Awards 2024 na categoria Tendências e Transformação da Comunicação com a campanha Estacione e Celebre o Natal. Recebemos também uma Menção Honrosa no Grande Prémio da APCE 2024 com a campanha "Gira, Transporte Oficial da Feira do Livro – Ler dá outra pedalada".

Figura 5-2 Global Alliance World Public Relations & Communication Awards 2024

Ao nível da Comunicação Interna, melhoraram-se os atuais canais com o objetivo de divulgar campanhas internas, comunicados, projetos e ações da Academia EMEL, com informações relacionadas com a saúde, segurança e bem-estar, para além de outros conteúdos de interesse dos trabalhadores. Promoveram-se passatempos internos e celebraram-se datas com eventos internos, com o objetivo de criar um clima organizacional ainda mais positivo.

No âmbito da Responsabilidade Social e Corporativa, a EMEL foi parceira da campanha de recolha de amostras de sangue para o Biobanco do Instituto de Medicina Molecular, da Semana da Mama com as estações GIRA cor-de-rosa, da Conferência Walk 21 e das celebrações do Clean Future Demo Day.

06 RECURSOS HUMANOS

RELATÓRIO E CONTAS **2024**

Durante o ano de 2024 a EMEL teve como orientação tornar-se mais eficiente na prestação de serviços aos trabalhadores, focando-se na otimização dos seus próprios recursos e na valorização dos colaboradores e da EMEL.

A área de saúde ocupacional foi reforçada, em volume de horas de acompanhamento, dos profissionais de medicina do trabalho, enfermagem do trabalho e psicologia ocupacional, aos trabalhadores. Foi também implementada, com sucesso, a descentralização, para as bases operacionais da EMEL, da realização de rastreios e da prestação de apoio aos trabalhadores.

No serviço de segurança e saúde no trabalho foram atualizadas e revistas as avaliações de risco das categorias profissionais, dando início à elaboração do Regulamento de Equipamentos Individuais e Coletivos a implementar em 2025.

O programa de mobilidade interna continuou a ser dinamizado, e foi iniciado um procedimento, com base na capacitação dos trabalhadores para novas funções, em casos de incapacidades e recomendações emanadas dos serviços de saúde ocupacional.

Foi também dinamizada a integração de estágios curriculares em vários serviços da EMEL, programa que teve ganhos assinaláveis nas parcerias entre várias instituições de ensino e a empresa.

Ainda no âmbito da valorização dos trabalhadores, teve início o procedimento para avaliação e implementação de um novo sistema de avaliação de desempenho, que terá o seu ano zero em 2025, e será elaborado em colaboração com todas áreas da empresa, e em consonância com as estruturas representativas dos trabalhadores.

O serviço de gestão de frota prosseguiu, durante 2024, o seu objetivo de continuar a aumentar a quota de veículos elétricos e reforçou os meios humanos para dar continuidade a um melhor serviço ao cliente interno.

Na área de gestão de recursos humanos, está a ser implementado o novo software de processamento salarial, concomitante na integração com um melhorado software de gestão de assiduidade.

O ano de 2024 continuou a ser um ano de valorização das remunerações dos trabalhadores e de empenho, por parte da administração da EMEL, junto dos

trabalhadores e da Direção de Recursos Humanos, em ouvir e melhorar as condições de trabalho.

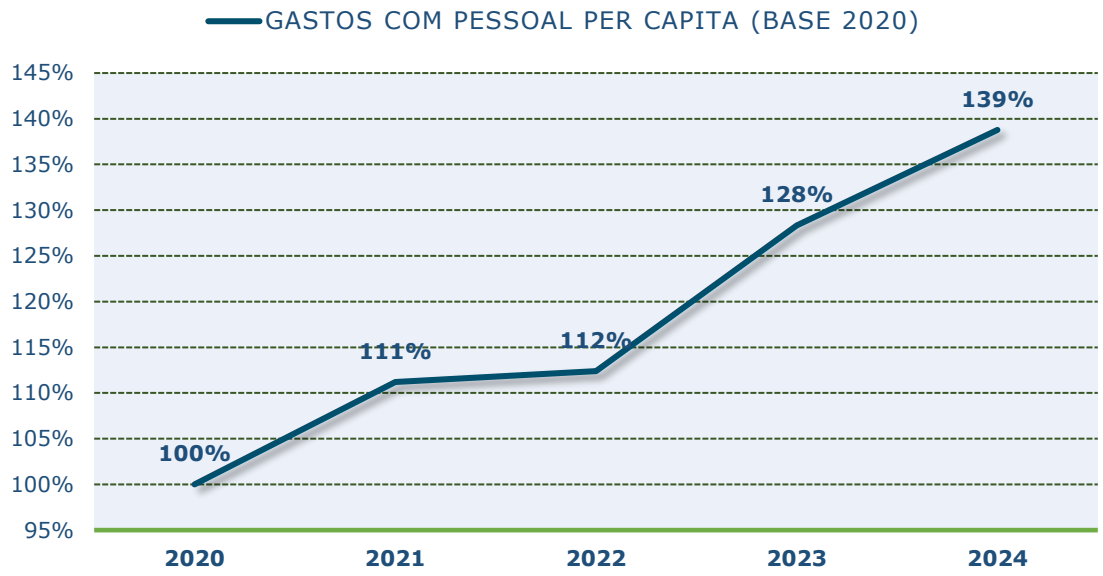


Gráfico 6-1 Evolução Relativa do Gasto com Pessoal Per Capita 2020 - 2024 (Base 2020)

Depois de anos de estagnação salarial e dos impactos da pandemia, seguiu-se um acentuado crescimento da inflação que impôs a recuperação das remunerações dos trabalhadores da EMEL. A evolução apresentada encontra suporte em ganhos de produtividade, considerando que o número de lugares em exploração, ainda a principal fonte de rendimentos da empresa, embora moderadamente, cresceu, e o número de trabalhadores diminuiu ligeiramente.

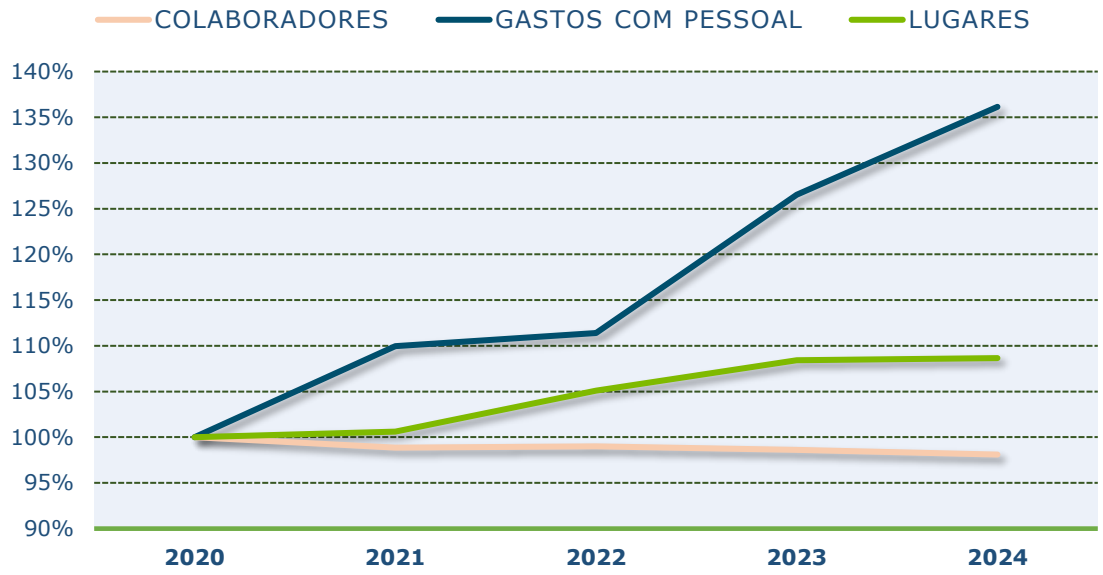


Gráfico 6-2 Evolução Relativa dos Gastos com Pessoal Número de Colaboradores e Lugares em Exploração (Base 2020)

6.1. CARACTERIZAÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS

Desde 2020, ano da internalização da operação do GIRA, o quadro de trabalhadores da EMEL tem permanecido estável.

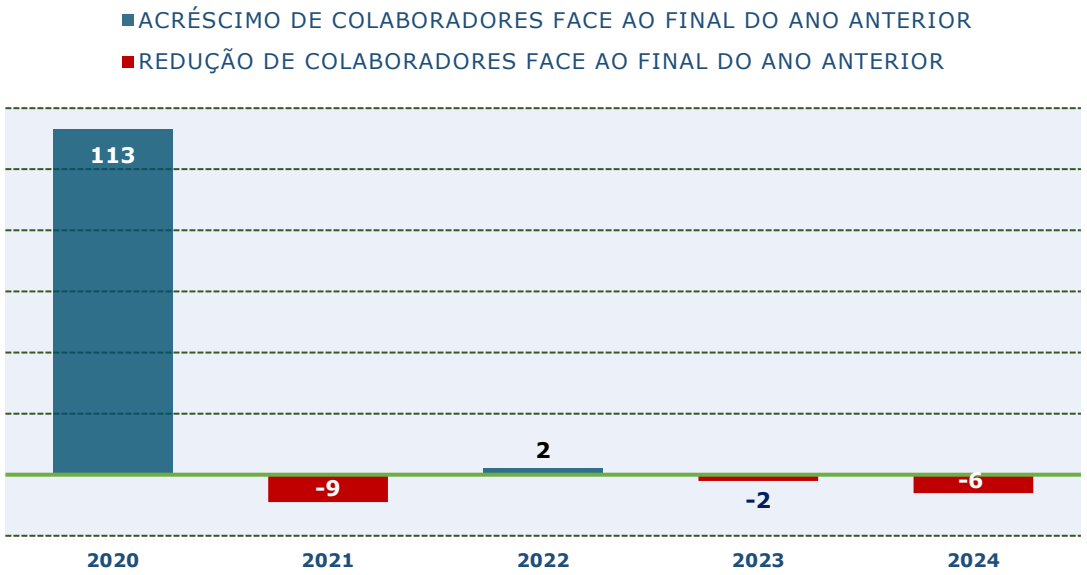


Gráfico 6-3 Evolução Anual do Saldo Líquido Entre Entradas e Saídas de Trabalhadores 2020 - 2024

Nesse ano, a constituição da equipa de oficina e de operações no terreno, do GIRA, exigiu a contratação de bastantes colaboradores, muitos deles a transitar do operador externo, que até aí assegurava condução do sistema. De então para cá, o crescimento das operações da EMEL tem vindo a ser suportado por um ganho de produtividade claro, registando-se até uma ligeira quebra do número de trabalhadores.

Tabela 6-1 Evolução do Quadro de Pessoal e do Número de Estagiários a 31 de dezembro de 2020 - 2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Colaboradores a 31 de dezembro	753	780	781	778	774
Estágios Profissionais a 31 dezembro	36	0	1	2	0
TOTAL	789	780	782	780	774

Apesar da evolução líquida negativa, a EMEL fez, em 2024, 28 contratações.

O maior número dos novos colaboradores integrou Áreas Transversais, como a Academia, os Sistemas de Informação ou os Recursos Humanos.

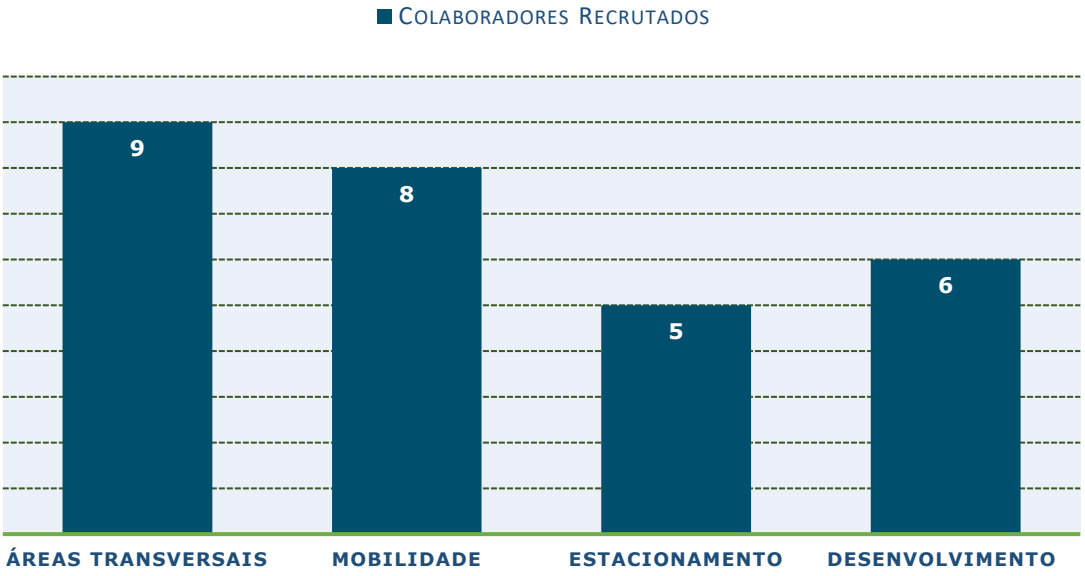


Gráfico 6-4 Novos Colaboradores Contratados por Área de Atividade na EMEL

A EMEL continua, ainda, a ser uma empresa maioritariamente masculina, no que respeita à composição do seu quadro de pessoal. Essa tendência ganha maior relevo nas categorias associadas às operações, precisamente as que contam com maior número de trabalhadores.

Tabela 6-2 Distribuição de colaboradores por categorias e por género em 2024

	COLABORADORES	HOMENS	MULHERES
Técnico Superior	99	51	48
Técnico	34	24	10
Assistente Técnico	34	17	17
Agente de Fiscalização de Trânsito	256	191	65
Técnico Apoio à Fiscalização	10	7	3
Téc. de Atendimento e Suporte ao Cidadão	167	82	85
Técnico de Vigilância e Controlo	10	9	1
Téc. de Manutenção e Suporte Operacional	145	139	6
Técnico Administrativo e Suporte	19	3	16
TOTAL	**774**	**523**	**251**

A distribuição por áreas de atividade vem confirmar isso mesmo. O número de colaboradores de género masculino regista maior preponderância na operação de via pública, 76%, mobilidade, 89% e apoio técnico, 90%, enquanto nas

áreas transversais se observa uma repartição equitativa e nas relações externas, de contacto com o cliente, prevalecem as colaboradoras, com 74%.

Tabela 6-3 Distribuição do Número de Colaboradores por área e por Género 2022 - 2024

		2022	2023	2024
Via Pública	**Homens**	239	239	224
	Mulheres	80	80	72
Parques	**Homens**	51	51	39
	Mulheres	42	42	32
Mobilidade	**Homens**	99	99	109
	Mulheres	12	12	14
Apoio Técnico	**Homens**	64	64	53
	Mulheres	10	10	6
Relações Externas	**Homens**	23	23	18
	Mulheres	56	56	51
Desenvolvimento Infraestrutura	**Homens**	11	11	16
	Mulheres	11	11	12
Áreas Transversais	**Homens**	34	34	59
	Mulheres	49	49	61
Op. Funicular	**Homens**	0	0	5
	Mulheres	0	0	3
EMEL	**Homens**	521	521	523
	Mulheres	260	260	251

O Conselho de Administração da EMEL é maioritariamente composto por mulheres, mas nas restantes lideranças da empresa os homens estão em maior número.

Tabela 6-4 Distribuição das Lideranças da EMEL por Género 2020 - 2024

		2020	2021	2022	2023	2024
Diretores e Responsáveis Departamento	**Homens**	9	8	9	9	9
	Mulheres	10	7	5	5	5
Outras Chefias	**Homens**	39	48	50	50	52
	Mulheres	19	23	26	24	24

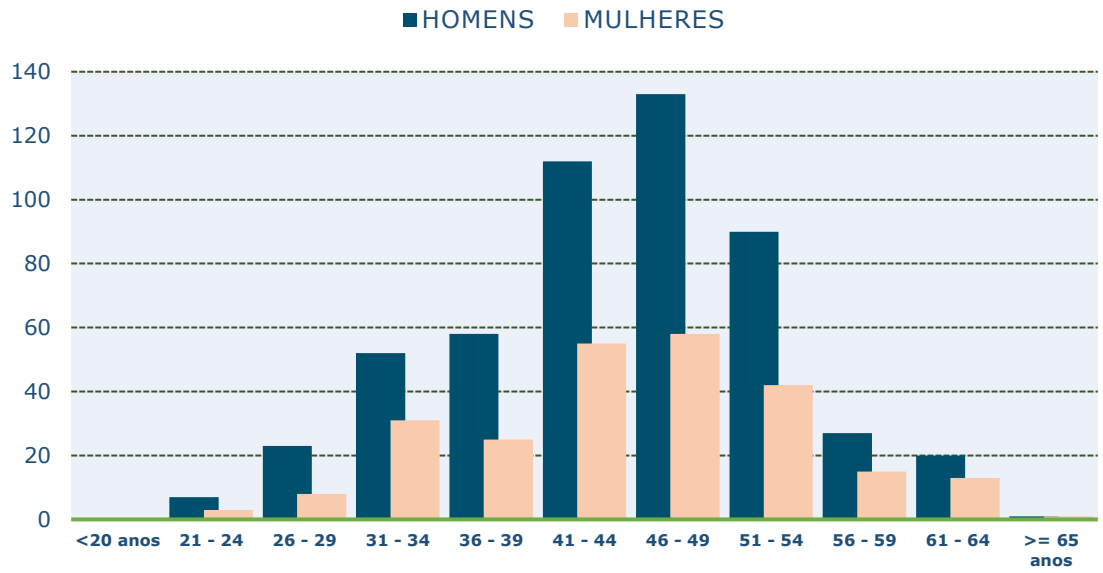


Gráfico 6-5 Distribuição Etária dos Colaboradores por Género

A EMEL conta com bastantes colaboradores com elevada antiguidade na empresa. A idade mais observada, tanto nos homens como nas mulheres, está entre os 46 e os 49 anos.

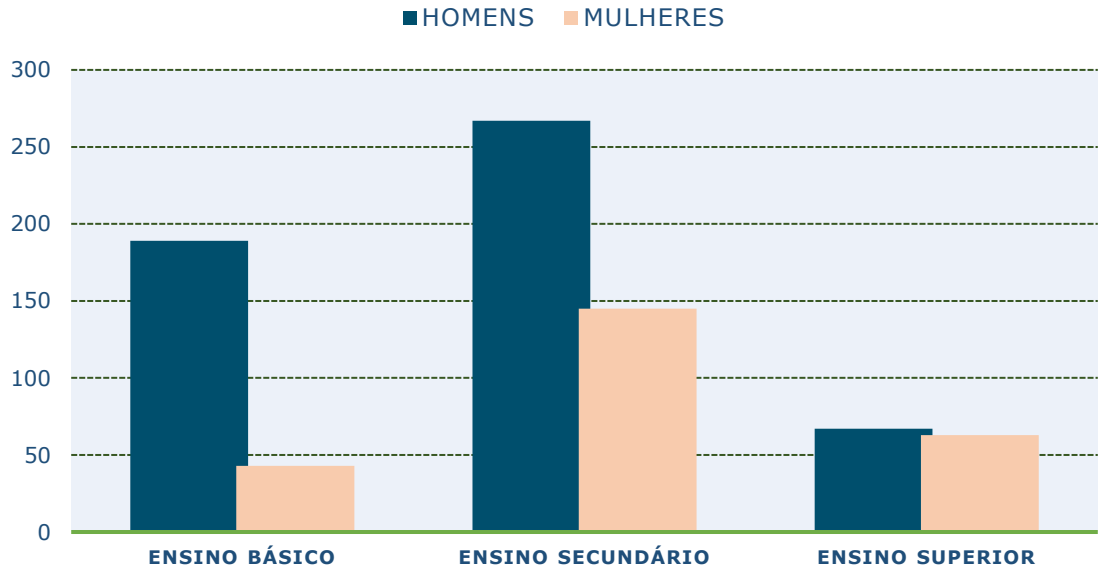


Gráfico 6-6 habilitações Académicas dos Colaboradores por Género

A grande maioria dos colaboradores da EMEL tem, como habilitações literárias, o ensino secundário. A empresa coloca grande esforço na valorização pessoal dos seus colaboradores, criando condições adequadas para o seu crescimento formativo. A Academia EMEL assume as responsabilidades da implementação desta aposta.

6.2. ACADEMIA EMEL

O ano de 2024 foi um ano estratégico para a Academia EMEL. Com foco total no desenvolvimento de pessoas, na sua capacitação e melhoria de competências, a Academia deu continuidade ao seu trabalho, em proximidade com as várias áreas da empresa.

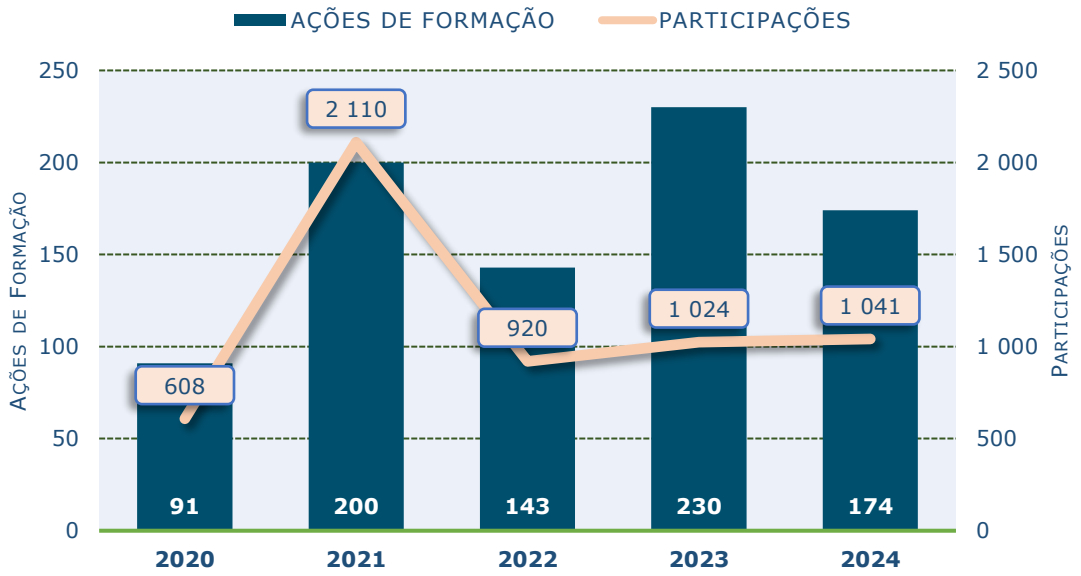


Gráfico 6-7 Evolução do Número de Ações de Formação e do Número de Participações 2020 - 2024

A Academia organizou diversos processos formativos, quer com recurso a formadores internos como externos, para ir ao encontro das necessidades detetadas, tendo atingido um volume formativo muito semelhante ao do ano civil anterior, denotando uma ligeira redução de 8% no total de horas efetuadas, mas com um aumento no número de participações nas ações.

Tabela 6-5 Indicadores de Formação 2023 - 2024

	2023	2024
Horas de Formação	16 459	15 198
Número de Ações	230	174
Número de Participações	1 024	1 041

As ações formativas incidiram sobre uma grande variedade temática, e possibilitaram abranger 65% do quadro de pessoal (a mesma percentagem que no ano de 2023). A tabela seguinte apresenta, de forma mais global, a composição do total de horas, por tema formativo, da oferta da Academia EMEL em 2024.

Tabela 6-6 Temas abordados em formação e respetiva quantificação

TEMA FORMATIVO	PARTICIPAÇÕES	AÇÕES REALIZADAS	TOTAL HORAS
Acolhimento/procedimentos EMEL	16	3	910
Atendimento e gestão de conflitos	493	52	6 088
Capacitar (Comparticipação Estudos Avançados)	2	2	1 002
Condução/Manobração equipamentos (funicular, empilhadores)	28	3	704
Contabilidade	7	4	52
Contratação Pública	30	14	277
Direito	5	4	74
ESG	9	2	13
Estatuto Trabalhador-estudante	23	23	2 323
Externo - Curso AFE/Reciclagem Fiscalização	24	2	1 596
Finanças	2	1	36
Gestão da Formação/Educação	18	4	256
Informática/Programação/Programas de suporte	92	14	505
Liderança	4	3	11
Manutenção Bicicletas	14	1	14
Mobilidade e urbanismo	13	1	78
Prevenção da Corrupção e Infrações Conexas	205	18	626
Processos de meta-análise/*design thinking*	6	3	86
Programa Qualifica	10	8	358
Recursos Humanos	21	6	88
RGPD	2	1	6
Segurança e Saúde no trabalho	16	4	67
Vigilantes	1	1	30
	1 041	**174**	**15 198**

Um dos principais processos formativos do ano de 2024 insere-se na temática acima identificada "atendimento e gestão de conflitos", o programa EMEL em ação: Atendimento 360. Este é um programa de desenvolvimento de competências comportamentais, desenhado para os Agentes de Fiscalização de Trânsito que decorreu com pleno envolvimento da Academia EMEL, ajudando a concretizar a grande aposta da empresa na melhoria do contacto com o cidadão, como se descreveu na secção reservada à atividade da Fiscalização.

Outro dos processos formativos em destaque, até pelo número de formandos abrangido, é o que aborda a Prevenção da Corrupção e das Infrações Conexas, uma formação de cariz obrigatório, enquadrada no Plano de Prevenção de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas, que teve início em 2023 e que em 2024 foi estendida de forma mais abrangente, nomeadamente às áreas operacionais. Até ao momento esta formação já chegou a 37% do quadro de pessoal da EMEL.

É, igualmente, importante realçar o trabalho que a Academia EMEL, enquanto entidade formadora certificada pela DGERT (Direção-Geral do Emprego e das Relações de Trabalho), tem desenvolvido na prestação de serviços de formação para várias empresas do mesmo setor de atividade. Em 2024, a Academia EMEL assegurou um novo curso para Agentes de Fiscalização de Estacionamento, para a Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, E.I.M. (STCP) e uma ação de reciclagem de conhecimentos técnicos para a Promotorres, E.M., empresa municipal de Torres Vedras.

Os processos formativos destacados demonstram alguns dos variados temas que a Academia EMEL tem conseguido assegurar internamente, demonstrando o know-how e talento dos colaboradores da empresa. Acreditando na importância de reconhecer essas competências, a Academia EMEL criou uma Bolsa Interna de Formadores, revendo toda a política formativa inerente, definindo e clarificando processos de candidatura, seleção e acompanhamento dos formadores. A Academia EMEL pretende uma Bolsa dinâmica e sempre disponível a acolher e investir em novos formadores, uma vez que acredita que este é um veículo que permite, além da maior adaptação dos conteúdos e estratégias formativas às características e organização da empresa, o aumento da motivação e satisfação de formandos e formadores, o reconhecimento do talento interno e a sua retenção.

6.2.1. Pela Cidade Fora

2024 foi um ano de crescimento e aposta na divulgação do Pela Cidade Fora, projeto pedagógico, da EMEL, de educação para a mobilidade.

Nessa perspetiva, colocou-se em prática um plano de comunicação com ênfase no público-alvo do projeto (escolas e famílias), através de newsletters, redes sociais e desenvolvimento de conteúdos, bem como a participação na Conferência do Brincar.

Em paralelo, concretizou-se a divulgação direta do projeto nas Juntas de Freguesia, designadamente das Avenidas Novas, de Campolide, de Campo de Ourique, da Estrela, de São Domingos de Benfica, do Lumiar e do Beato.

Iniciou-se ainda a criação e produção de um novo jogo que permitirá lançar uma nova atividade em 2025.

Figura 6-1 Imagem Pela Cidade Fora

Como resultado deste esforço de comunicação, o número de escolas abrangidas pelo projeto cresceu, tendo sido procurado já por alguns colégios privados também.

Durante o ano de 2024 foram realizadas 226 atividades práticas (mais 5% do que no ano anterior) e a procura dos nossos projetos de mobilidade aumentou cerca de 10% (atividades de projeto desenvolvidas pelas escolas, com a mentoria do Pela Cidade Fora), impactando cerca de 4 500 alunos. Este crescimento reflete-se no número de escolas abrangidas, cerca de 50, e no aumento da presença em novas freguesias.

2024 foi também o ano de maior crescimento (no número de participantes) dos Campos de Férias para os filhos dos colaboradores da EMEL. Foram organizados três Campos de Férias (Páscoa, Verão e Natal), com 30 crianças inscritas, em cada semana da Páscoa e do Verão, e 40 crianças inscritas no Natal (lotação esgotada em todas as edições).

O Pela Cidade Fora, participou ainda em diversos eventos em colaboração com as Juntas de Freguesia, nomeadamente no Dia da Criança e na Semana Europeia da Mobilidade, e na dinamização de atividades em Campos de Férias das próprias juntas, com resultados muito satisfatórios.

A presença nestes eventos trouxe novos contactos de associações de pais e entidades com vontade de conhecerem melhor o projeto e poderem, de alguma forma, usufruir das atividades do mesmo.

Adicionalmente, o Pela Cidade Fora esteve presente de forma muito ativa em eventos nos quais é já presença regular, como o Festival de Cinema IndieJúnior (em que as oficinas do Pela Cidade Fora fizeram parte da programação oficial do festival), a Feira do Livro, a Semana Europeia da Mobilidade (com presença em várias ações de três juntas de freguesia diferentes – Lumiar, Campo de Ourique, Arroios). Também o Dia Mundial da Atividade Física, o Dia Mundial da Segurança Infantil, o Dia Mundial do Trânsito e da cortesia ao volante, o Dia Mundial da Criança e o nonagésimo aniversário do Parque Florestal de Monsanto, foram dias celebrados com a participação do projeto Pela Cidade Fora a convite da CML ou das juntas de freguesia.

Também a convite da CML, o projeto participou ainda em três iniciativas do programa Mexe-te pela tua cidade, e nas reuniões de preparação da candidatura de Lisboa ao programa "Cidade Amiga das Crianças" (da Unicef).

A participação da Coordenação do Pela Cidade Fora na Conferência do Brincar trouxe também maior visibilidade ao trabalho desenvolvido pela EMEL nesta área, e promoveu contactos com outras entidades interessadas neste projeto e na metodologia aplicada, como um bom exemplo de incentivo à utilização de modos suaves de mobilidade e a uma maior vivência do brincar na rua, por parte das crianças.

A organização, já referida, dos Campos de Férias da Páscoa, Verão e Natal, para os filhos dos colaboradores EMEL, com idades compreendidas entre os 6 e os 12 anos encontra uma procura e uma adesão cada vez maiores. São sempre semanas em que se procura que as crianças experimentem algumas das atividades desenvolvidas no projeto, como o Mini Fiscal, a atividade À descoberta da cidade, ou Eu ando de bicicleta, bem como vários jogos tradicionais como corridas de sacos, o jogo da corda e o jogo do lencinho.

São ainda dias em que se proporciona aos participantes novas experiências (para muitos deles), como andar a cavalo ou de barco a remos, andar de cacilheiro, ir de comboio a Sintra, visitar alguns dos Museus de Lisboa, fazer arborismo, entre outras atividades mais lúdicas. A cada edição dos Campos de Férias há uma alegria redobrada naqueles que participam.

07 ESTRUTURA EMEL

RELATÓRIO E CONTAS **2024**

Em 2024 a EMEL implementou uma remodelação da sua estrutura orgânica, que assenta agora em 11 Direções e cinco Áreas na esfera do Conselho de Administração.

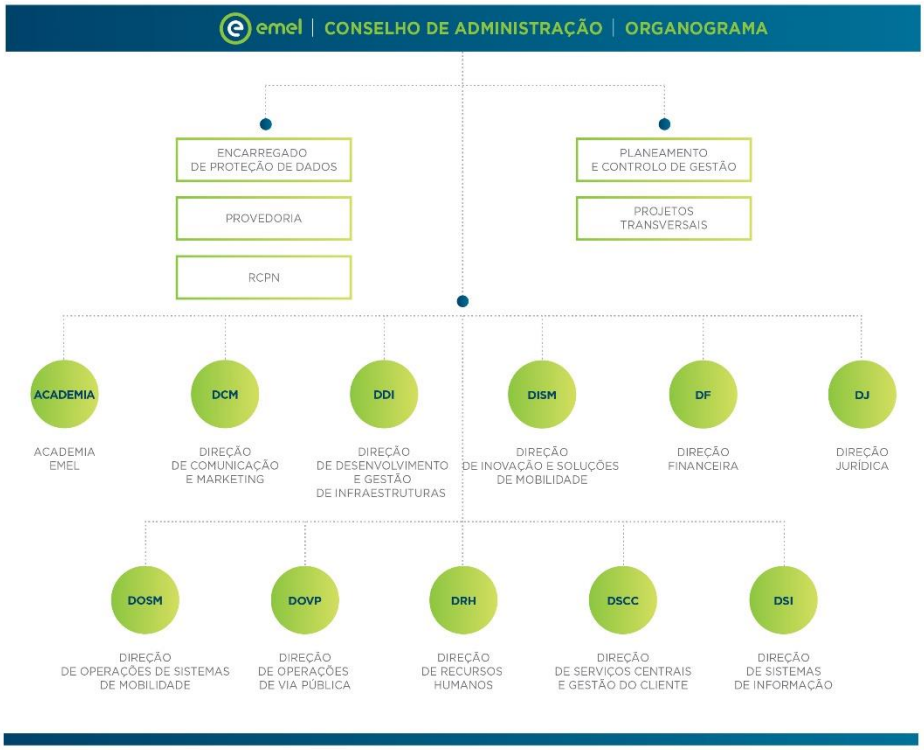


Figura 7-1 Novo Organigrama EMEL

A base da estrutura revela semelhanças com a anterior, mas foram introduzidas alterações que adaptam melhor a orgânica da empresa às suas necessidades operacionais, e assim, à prossecução do seu propósito.

Nos organismos na órbita mais próxima da Administração as alterações a registar prendem-se com a saída da Academia EMEL e do Departamento de Contraordenações, e o surgimento do Responsável de Conformidade e Programa Normativo (RCPN) e da Área de Projetos Transversais.

A Academia EMEL assume agora estrutura de Direção, refletindo o alinhamento entre a aposta estratégica da empresa, que passa, em muito, pelas capacidades dos seus colaboradores, e a atividade da Academia, virada, precisamente, para proporcionar aos colaboradores os recursos necessários para o desenvolvimento dessas capacidades.

O RCPN ocupa uma posição de independência, indispensável para as suas responsabilidades na garantia da boa governança corporativa e a salvaguarda de que todos os procedimentos implementados na empresa estão em

conformidade, quer com o quadro regulamentar (interno e externo), quer com a legislação e normas vigentes.

A área de Projetos Transversais assegura a articulação entre o Conselho de Administração e as diversas Direções, no desenvolvimento e implementação de projetos estratégicos.

Na estrutura de organismos de Direção há outras alterações, para além do estabelecimento da Academia.

A Direção de Exploração do Estacionamento deu lugar à Direção de Operações na Via Pública (DOVP). Para além das Operações de Fiscalização, a DOVP integra agora a gestão das ZAAC, e absorveu o Departamento de Contraordenações. Entretanto a Gestão de Parques de Estacionamento está agora entregue à Direção de Operação de Sistemas de Mobilidade.

A Direção de Desenvolvimento da Infraestrutura é agora responsável pela gestão da preservação e manutenção dessas mesmas infraestruturas, incluindo o grande número de parquímetros distribuídos pela cidade.

O Apoio ao Cliente, anteriormente no âmbito da Direção de Comunicação, Marketing e Relações Externas, faz agora parte da orgânica da Direção de Serviços Centrais e Gestão do Cliente. Por seu turno, a Direção de Comunicação e Marketing concentra agora os seus esforços na gestão de marketing estratégico da empresa e na gestão e comunicação da marca.

Ainda no âmbito da restruturação interna da EMEL, em 2024 a Direção dos Serviços Jurídicos e a área de Aprovisionamento e Compras Públicas foram integradas, numa única Direção, com o objetivo de criar dinâmicas de trabalho mais ágeis e mais eficazes, abrindo também caminho para novas competências. Foi assim criada a Direção Jurídica que integra as direções de Serviços Jurídicos (SJ), Contratação Pública (CP) e Planeamento Estratégico de Compras e Acompanhamento de Contratos (PECAC). Esta última área, inexistente na empresa, constitui a resposta a uma oportunidade de melhoria identificada na componente de planeamento plurianual das necessidades aquisitivas, com vista a garantir que as necessidades aquisitivas identificadas pelas diversas direções são tempestivamente ponderadas e satisfeitas, sempre em obediência a um racional económico e legal consentâneo com o desenvolvimento das suas atividades e operações e a natureza pública da empresa. Relacionado com este objetivo, também na vertente da monitorização da execução dos contratos foram identificadas diversas oportunidades de melhoria que justificam uma atividade de análise dedicada, na ótica da recolha de informação para melhoria do processo de compras da empresa.

Estas são as principais alterações com que a EMEL procura estabelecer o melhor alinhamento com o caminho definido, de abordagem cuidada ao cidadão, de

atenção às suas necessidades, de capacidade de desenvolvimento e implementação de propostas de valor que lhe sejam convenientes, num plano de mobilidade sustentável na cidade de Lisboa.

08 ANÁLISE ECONÓMICA

RELATÓRIO E CONTAS **2024**

Em 2024 a análise do exercício económico fica marcada pela decisão, do Município, de atribuir à EMEL os rendimentos resultantes da cobrança das contraordenações decorrentes das denúncias emitidas pelos AFT da empresa.

Sendo certo que esta decisão não altera a dimensão dos fluxos financeiros entre a EMEL e a CML, desde logo do ponto de vista consolidado, mas até pela configuração do fee de gestão estabelecido entre as duas entidades, a verdade é que esta atribuição confere à conta de exploração intrínseca da EMEL uma robustez natural e inteiramente sustentada nas suas operações.

Um dos impactos daí decorrentes está associado à flexibilidade da dinâmica de investimento.

8.1. INVESTIMENTO

O investimento realizado pela EMEL, em 2024, ascendeu a quase sete milhões de euros.

Tabela 8-1 Repartição do investimento realizado em 2024

	2024 (€)	%
Equipamento Básico – Sinalização	79 474	**1%**
Outros Equipamentos Básicos	62 776	**1%**
Equipamento Administrativo	215 719	**3%**
Edifícios e Outras Obras - Parques de Estacionamento/Via Pública	4 421 131	**63%**
Outras Obras - Mobilidade em Curso	1 083 075	**16%**
Ativos Intangíveis em Curso	1 115 551	**16%**
TOTAL	**6 977 725**	**100%**

A maior parcela de investimento, com 63%, foi dirigida para empreitadas de diversos projetos. Cerca de três milhões de euros dizem respeito aos novos parques de estacionamento, na Travessa do Bahuto e na Azinhaga das Carmelitas. As intervenções na Rua Formosinho Sanches e na Azinhaga das Carmelitas, infraestruturas da via pública, ultrapassaram o meio milhão de euros, enquanto a instalação do novo parque de rebocados chegou aos 600 mil.

Em 2024 o Funicular da Graça ainda absorveu cerca de 350 mil euros de despesa de investimento. Os equipamentos necessários para a expansão do GIRA, designadamente estações e bicicletas, superaram os 800 mil euros, e foram empregues 90 mil euros em novos carregadores de veículos elétricos. Ao todo, os sistemas de mobilidade representaram 16% do investimento.

A aposta na modernização da empresa e na melhoria da sua capacidade de abordagem ao cliente, está espelhada nos 16% da despesa, alocados à rubrica de Ativos Intangíveis em Curso, que, no essencial, dizem respeito ao desenvolvimento do CRM.

Na parcela de 3% registada em Equipamento Administrativo, grande parte também está relacionada com esta aposta, por via da aquisição de equipamento informático. O restante valor desta rubrica, bastante menor, corresponde a aquisições de mobiliário de escritório e equipamentos elétricos.

A operação de exploração da via pública apenas consumiu 80 mil euros de investimento, mais concretamente de equipamentos de sinalização, já que não houve necessidade de aquisição de novos parquímetros (até foram removidos 110), de longe os equipamentos mais caros da operação de exploração, e o esforço de repinturas da sinalização horizontal é encarado como preservação do dispositivo instalado.

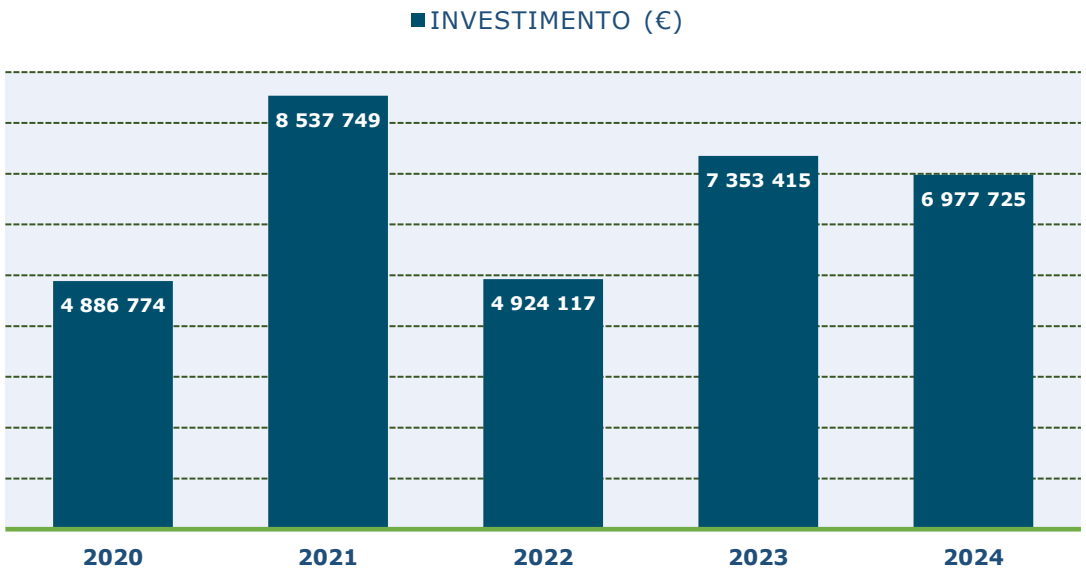


Gráfico 8-1 Evolução da execução de investimento 2020 - 2024

Face a 2023, o investimento executado registou uma contração de 5%. Considerando os projetos já em curso e os planos definidos para o próximo quadriénio, a expetativa é de rápida recuperação.

De resto, quando se considera a execução conjunta de Investimento e Contrato de Mandato, que mobilizam capacidades semelhantes na EMEL, os valores realizados em 2023 e 2024 são praticamente equivalentes.

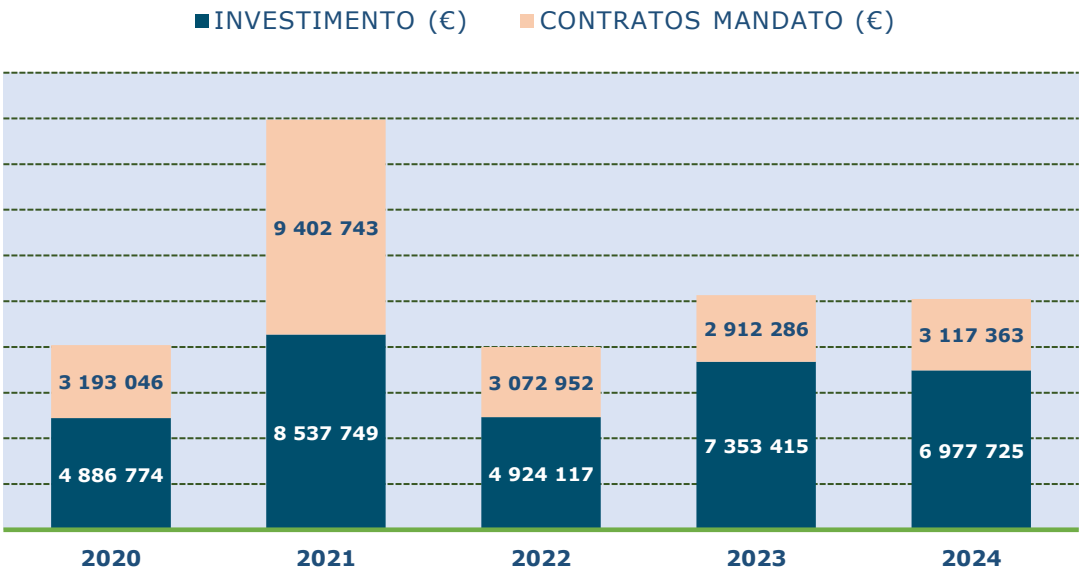


Gráfico 8-2 Evolução da Execução de Investimento e Contratos Mandato 2020 - 2024

8.2. RENDIMENTOS

Como já se referiu, o ano de 2024 marca o início do reconhecimento, nas contas da EMEL, dos rendimentos de contraordenações a 100%.

Até 2023, estes rendimentos eram registados apenas em 55%, a parte que a legislação anterior alocava ao Município, e que a lei que entrou em vigor em 2019 elevou para os 100%. Entre 2019 e 2023, a EMEL continuou a reconhecer a mesma participação nos rendimentos, registando no seu balanço, como obrigação, os restantes 45%.

Em 2024 o Município tomou a decisão de alocação total do rendimento à empresa, desse período económico em diante, ficando definida a liquidação, pela EMEL, da obrigação em balanço pelo valor registado, sendo que a dação do Funicular da Graça representará uma parte substancial, em espécie, deste pagamento.

Esta alteração do reconhecimento dos valores cobrados por via das contraordenações tem impactos relevantes na conta de exploração da empresa, designadamente nos seus rendimentos operacionais.

Considerando 100% do valor cobrado por contraordenações, há um aumento claro desse rendimento.

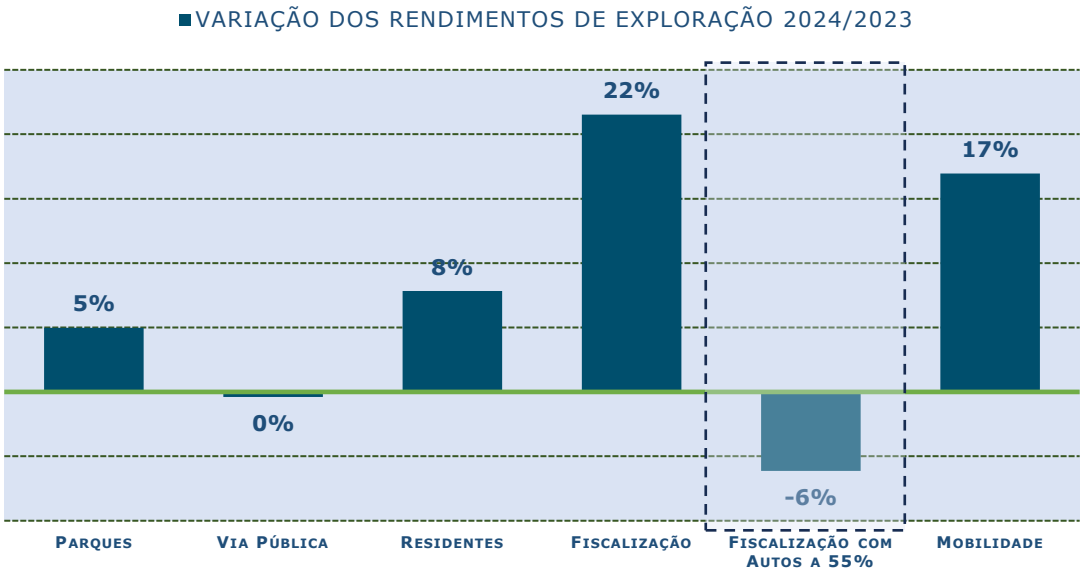


Gráfico 8-3 Taxa de crescimento dos rendimentos das atividades de exploração 2024

Em 2024, a generalidade das operações da EMEL evidenciaram crescimento – a exceção foi o estacionamento na via pública, precisamente a principal fonte de rendimentos da empresa, que registou uma descida marginal. Os rendimentos de operações cresceram 22%, quase exclusivamente por via da integração da parcela de 45% das contraordenações, que antes não era reconhecida no rédito da empresa.

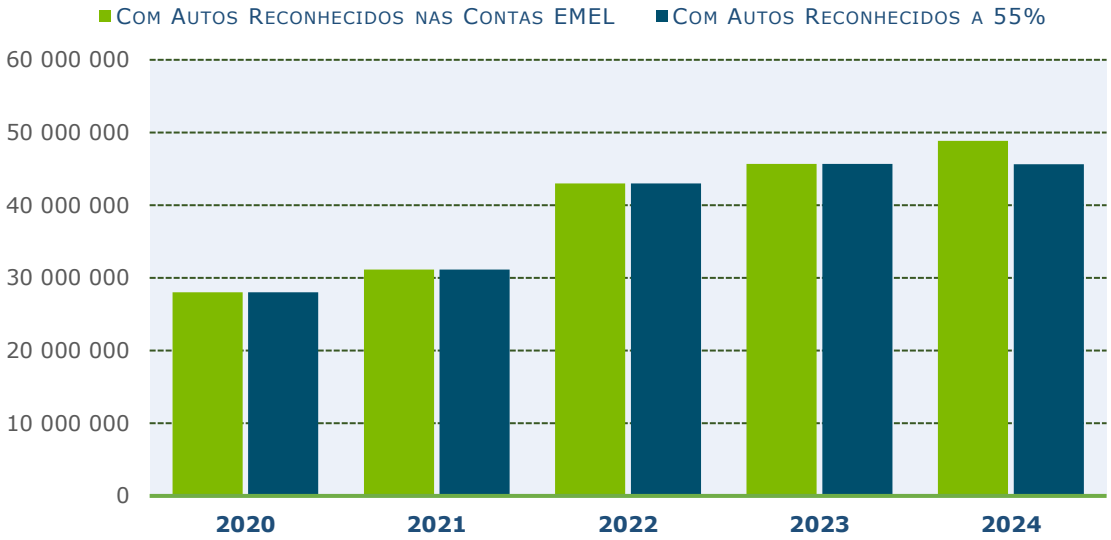


Gráfico 8-4 Evolução dos rendimentos de exploração consoante o reconhecimento das contraordenações 2020 - 2024

Perspetivando o efeito deste reconhecimento no montante global dos rendimentos de atividades de exploração, regista-se um crescimento na ordem dos 7%. Sem o reconhecimento total, ou seja, caso o valor de cobrança das contraordenações continuasse a ser registado como rendimento a 55%, como sucedeu até 2023, os rendimentos de exploração de 2024 estariam em linha com o alcançado no ano anterior.

A evolução dos rendimentos operacionais (integrando Contratos Mandato e outros rendimentos não decorrentes das atividades de exploração) dos últimos três anos, foi a seguinte:

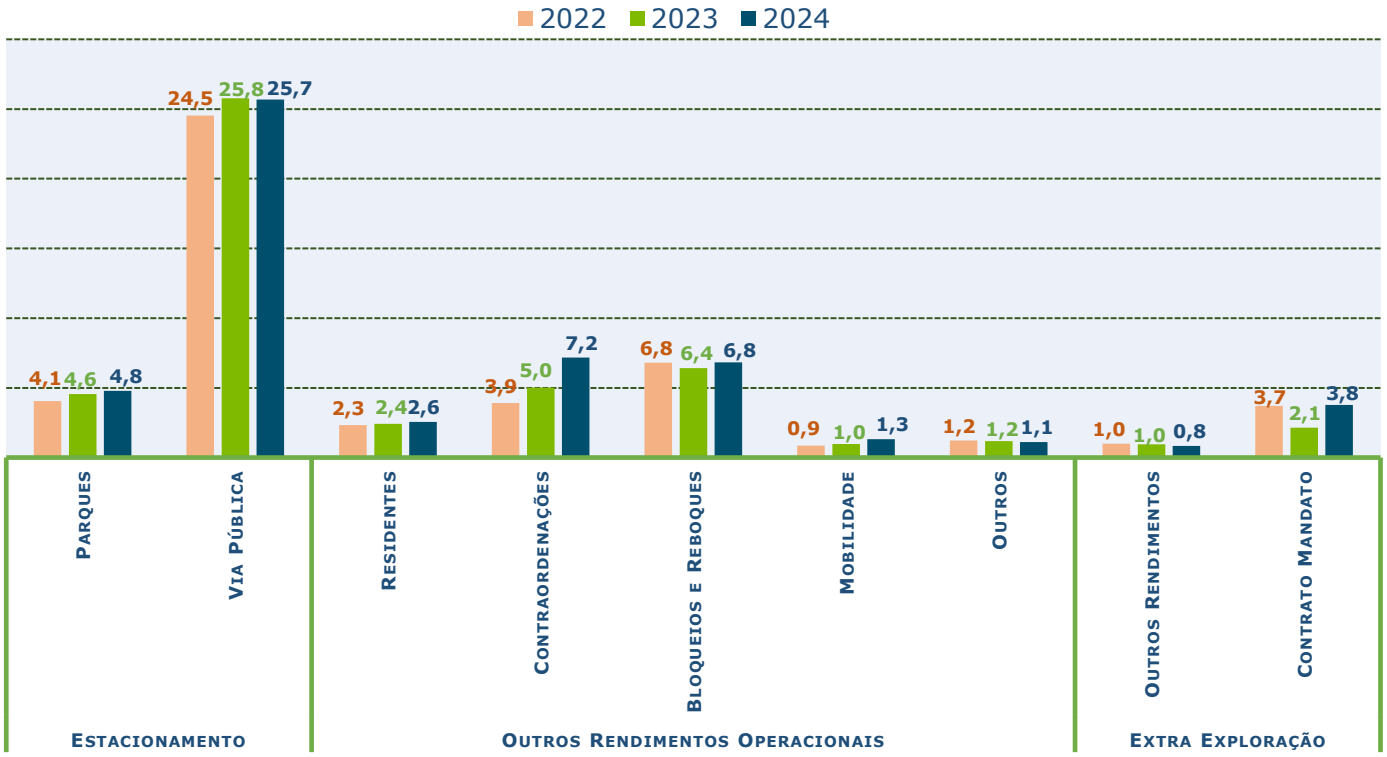


Gráfico 8-5 Evolução dos rendimentos operacionais 2022 - 2024 (M€)

Constata-se a subida generalizada dos rendimentos de exploração, e também da execução do Contrato Mandato relacionado com a construção de ciclovias, que acelerou em 2024.

A exceção ao crescimento de exploração reside no estacionamento na via pública. É uma contração marginal, muito associada à evolução dos indexantes de taxa de juro, designadamente dos créditos celebrados para compra de casa.

A exploração do estacionamento de rotação na via pública é a atividade que gera mais rendimentos na EMEL. Perspetivando-se a preservação da sua

rentabilidade, cabe, no entanto, referir que a evolução das condições de exploração futura sofrerão, tudo o indica, alguma deterioração.

Tabela 8-2 Evolução dos lugares por coroa tarifária 2020 - 2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Eixos Pretos	0	0	0	0	0
Eixos Castanhos	0	1 366	1 382	1 543	1 571
Eixos Vermelhos	8 322	9 593	12 401	13 285	12 943
Coroa Amarela	15 338	14 241	23 411	23 958	24 383
Coroa Verde	57 656	55 889	47 883	48 226	48 021
Bolsas de Residentes	10 837	12 441	12 814	14 089	14 726
Famílias Numerosas	0	0	211	314	378
Lugares em Bairros Históricos	522	508	507	510	504
TOTAL	**92 675**	**94 038**	**98 609**	**101 925**	**102 526**

O crescimento de lugares reservados a residentes e a expansão da atividade para áreas de menor pressão conduzirá a uma redução dos valores médios da tarifa cobrada. Embora de forma marginal, essa tendência já se está a manifestar.

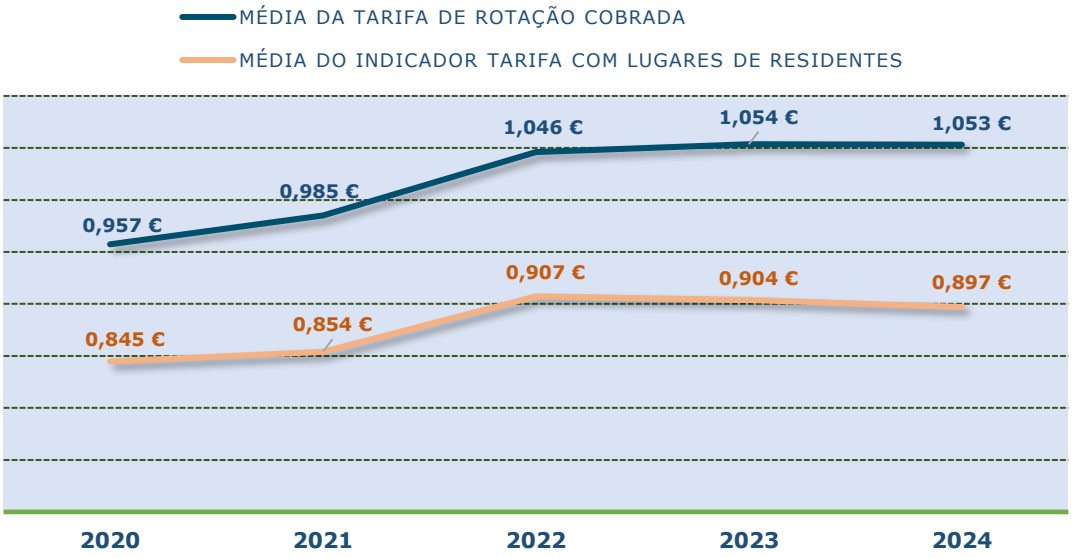


Gráfico 8-6 Evolução da média da tarifa cobrada 2020 - 2024

Depois do crescimento correspondente à reestruturação tarifária, os preços médios desceram marginalmente. Em 2024 a tarifa média dos lugares tarifados foi de 1,053€, e de 0,897€ se os lugares de residente forem considerados com tarifa nula.

Nos parques de estacionamento os rendimentos cresceram 5%, integralmente decorrentes de aumento da procura, já que a oferta de lugares até se contraiu. Também nesta operação as perspetivas são de erosão da capacidade de geração de receita. Esta erosão corresponde à definição de produtos vocacionados para melhoria da mobilidade, com propostas muito vantajosas nos parques mais periféricos, como são os Parques Navegante – isso já é visível na perda de relevância dos rendimentos do parque do Colégio Militar.

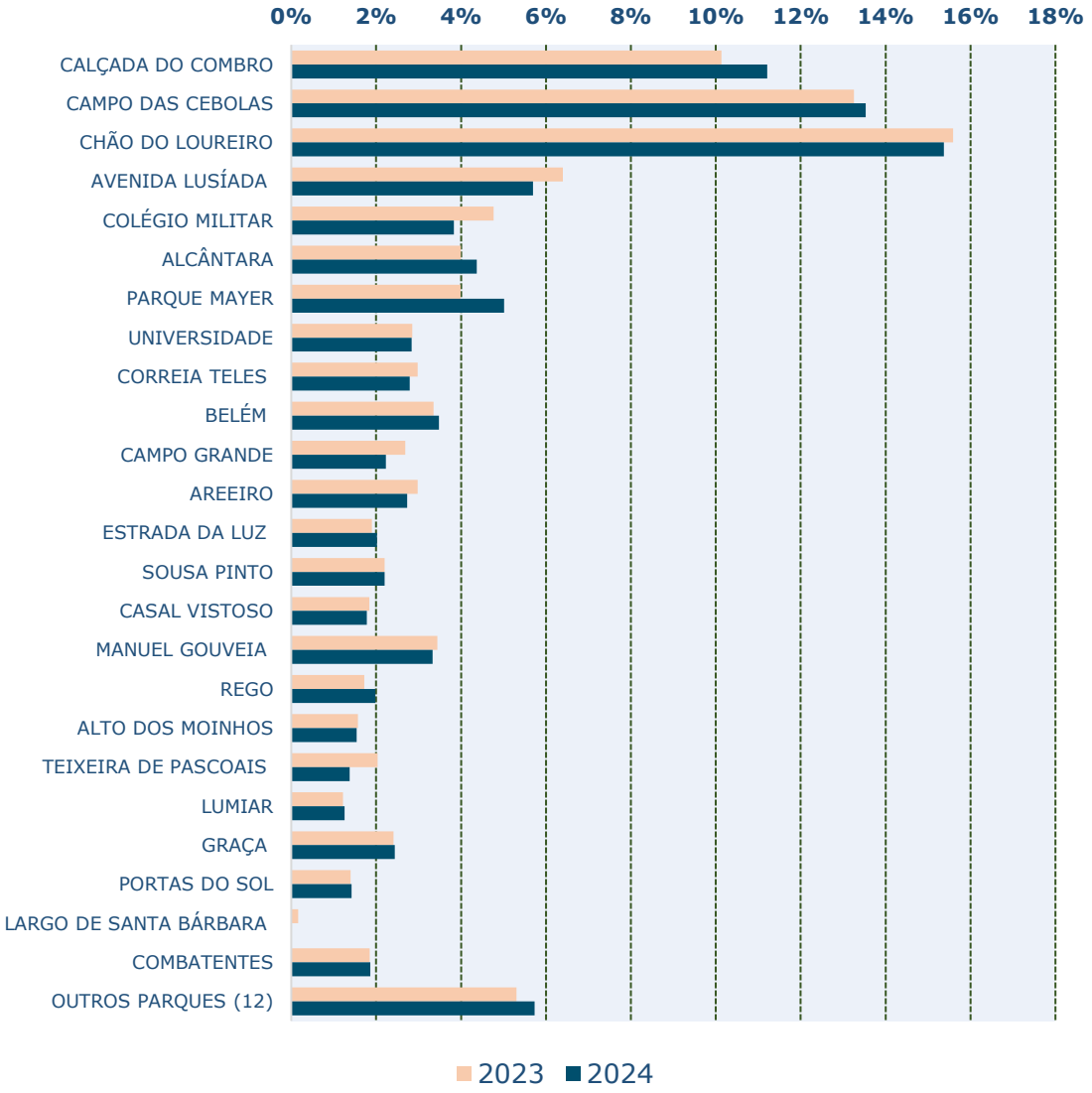


Gráfico 8-7 Proporção dos principais parques nos rendimentos *off street* 2024 vs 2023

A redução de preços em alguns dos parques e o aumento do contingente de lugares reservado para as avenças R24 também deverão provocar diminuição da receita dos parques.

Em sentido inverso, a evolução dos rendimentos de sistemas de mobilidade evidencia tendência crescente. No caso do GIRA, a gratuitidade proporcionada aos residentes por via do Passe Navegante terá diminuído, mas não inviabilizou

o crescimento das receitas, que beneficiam da maior utilização das bicicletas e também do aumento de passes diários transacionados.

Mas o maior crescimento é o da rede LEVE, e é uma evolução que se antevê sólida, considerando o contexto do mercado e o plano de expansão em implementação, nos parques EMEL e na via pública.

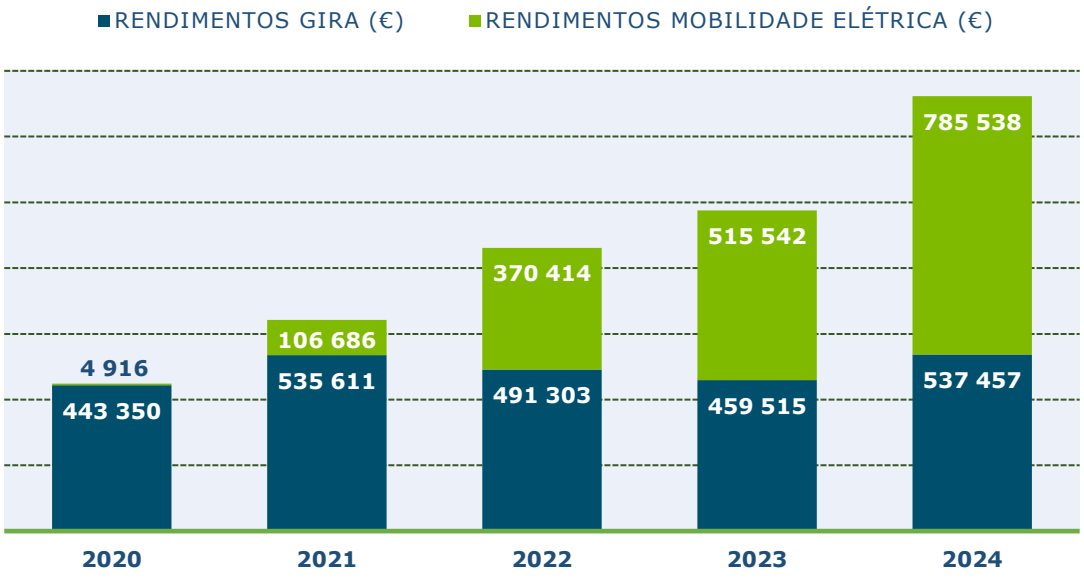


Gráfico 8-8 Evolução das receitas com sistemas de mobilidade - GIRA e LEVE 2020 - 2024

O conjunto das atividades de exploração da EMEL evidenciou, em 2024, um forte crescimento, +7%, mas muito ligado ao reconhecimento total dos rendimentos gerados pelas contraordenações.

Apesar das tendências que se desenham para as condições de exploração de rubricas de rendimentos importantes não ser favorável, a expetativa que se forma é de que, especialmente no curto prazo, as receitas continuem a crescer – em primeiro lugar pelo aumento de lugares ordenados na via pública, que conduzirá ao crescimento dos rendimentos de rotação, da emissão de dísticos e também a um aumento da atividade de fiscalização nesses novos lugares. Depois pelo aumento dos lugares em parques, mesmo que em condições muito favoráveis para residentes e commuters. Também a operação da LEVE terá maior capacidade para a geração de rendimentos.

Nos últimos a EMEL tem conseguido obter maiores rendimentos das suas operações. O ano base, 2020, para o período de cinco anos, foi fortemente afetado pela pandemia, mas o facto é que a evolução dos rendimentos é de permanente crescimento, e cada vez mais descolada da oferta instalada de estacionamento.

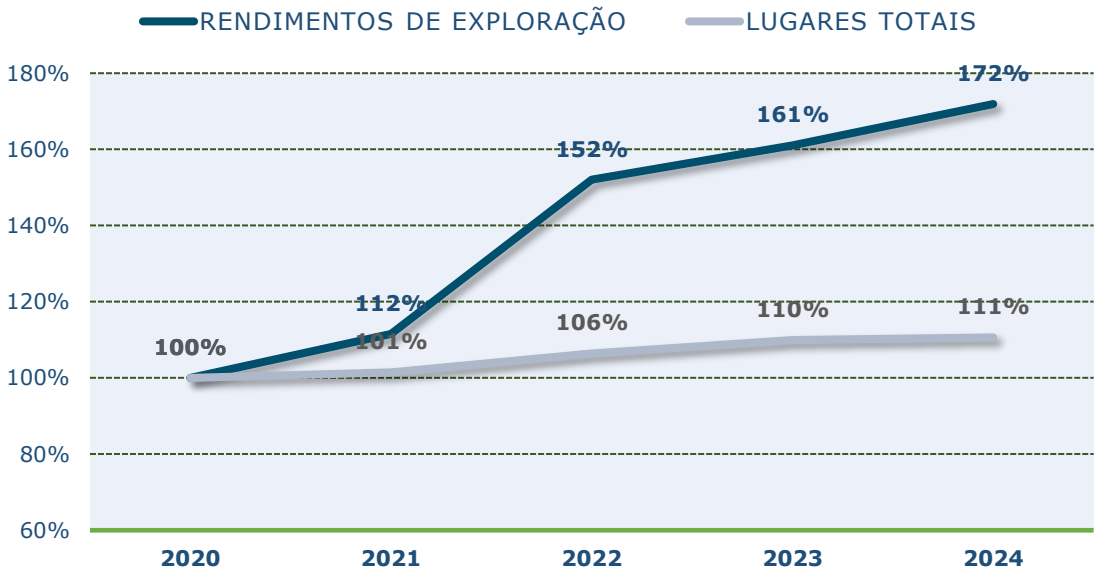


Gráfico 8-9 Evolução dos rendimentos de exploração e do número de lugares totais - Base 2020

Apesar desta evolução, as receitas do estacionamento da via pública continuam a representar mais de metade dos rendimentos de exploração.

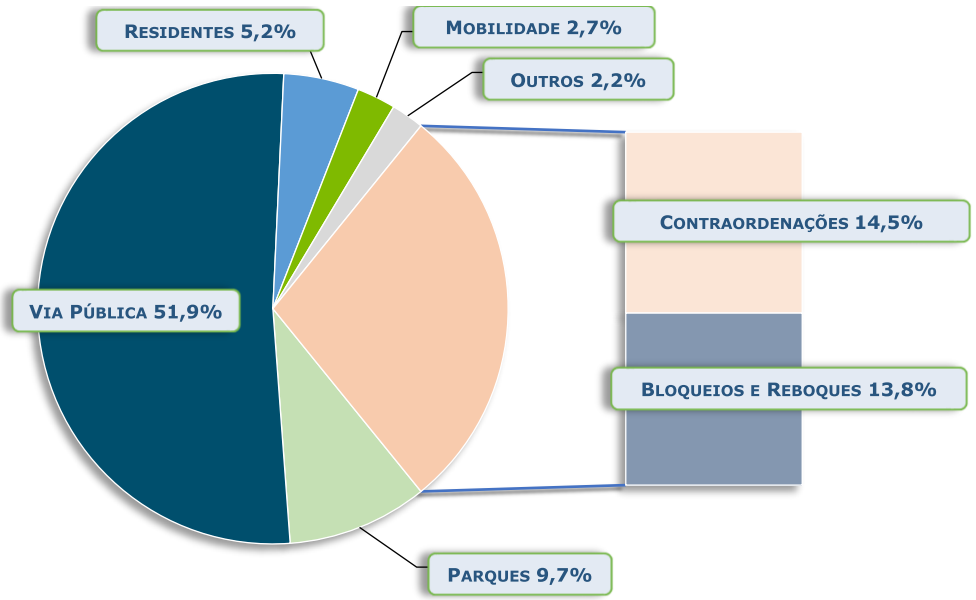


Gráfico 8-10 Repartição das receitas de exploração 2024

8.3. ANÁLISE INTEGRADA

A conta de exploração da EMEL beneficiou do aumento proporcionado pelo registo integral dos rendimentos de contraordenações. Com esse aumento, as receitas de exploração subiram 7% e se forem integrados na análise os outros rendimentos operacionais, designadamente os obtidos ao abrigo do Contrato Mandato, então o aumento chega aos 9%.

Tabela 8-3 Evolução dos rendimentos por rubrica (milhares de euros) 2020 – 2024

	2020	2021	2022	2023	2024	Δ 2023/2024
Estacionamentos	20 075	20 478	28 597	30 329	30 454	0%
Via Pública	16 775	17 159	24 541	25 775	25 673	0%
Parques	3 320	3 318	4 056	4 555	4 781	5%
Operações de Fiscalização	4 659	7 254	10 716	11 445	14 005	22%
Residentes	2 511	2 371	2 337	2 412	2 559	6%
Mobilidade	448	642	862	975	1 323	36%
Contratos Mandato	3 193	9 402	3 698	2 134	3 781	77%
CML e outros Subsídios à Exploração	4 731	6 256	0	0	0	0%
Outros Rendimentos Operacionais	2 776	2 498	2 201	2 126	1 949	-8%
Rendimentos Operacionais - Total	38 394	48 900	48 410	49 423	54 071	9%
Outros Rendimentos	2	0	1	38	144	279%
TOTAL DE RENDIMENTOS	**38 396**	**48 900**	**48 411**	**49 460**	**54 215**	**10%**

A gestão financeira da empresa também soube aproveitar da melhor forma as condições de mercado e conseguiu um grande aumento dos rendimentos financeiros. No total, os rendimentos da EMEL cresceram 10%, em 2024.

Quando se integra na análise o lado dos gastos, a influência do Contrato Mandato, neutra em termos de resultado, num ano em que a sua execução aumentou acaba por esbater o peso relativo de todas as outras rubricas de gastos.

Apesar disso, os gastos com FSE tiveram um crescimento absoluto que conseguiu ultrapassar esse efeito, assumindo maior relevo na estrutura de gastos. Em termos globais, retirando o efeito do fee de gestão, os gastos com FSE registaram um crescimento de 16%, com várias rúbricas a apresentarem aumentos muito significativos: os gastos de manutenção de sistemas de mobilidade, com o GIRA à cabeça, aumentaram 48%, enquanto a despesa com a manutenção da rede semafórica subiu 74%. Destaque ainda para os gastos

de eletricidade, que cresceram 20%. Por outro lado, o menor volume de notificações refletiu-se numa poupança com gastos de expedição que chegou a -38%.

Tabela 8-4 Evolução da estrutura de gastos 2020 – 2024 (%)

	2020	2021	2022	2023	2024
Fornecimentos e Serviços Externos	32,3	27,4	36,2	35,6	36,2
Fee CML	0,0	0,0	6,1	2,5	1,1
Outros FSE	32,3	27,4	30,1	33,1	35,1
Pessoal	43,4	37,4	40,3	44,9	44,1
Juros	0,1	0,1	0,1	0,2	0,1
Depreciações e Amortizações	14,4	12,4	14,5	13,7	11,9
Contrato Mandato	8,3	20,6	7,9	4,5	7,3
Outros Gastos	1,5	2,2	1,0	1,2	0,4
TOTAL	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

O aumento de gastos com Pessoal ascendeu a 7,6%, mas estes não chegaram a ultrapassar o efeito de esbatimento do Contrato Mandato, acabando por ver o seu peso relativo na estrutura de custos contrair-se.

Tabela 8-5 Demonstração de resultados sintética 2020 - 2024 (milhares €)

	2020	2021	2022	2023	2024
Rendimentos Operacionais	38 395	49 762	48 410	49 423	54 071
Gastos Operacionais	32 801	43 432	39 929	41 019	45 861
EBITDA	5 594	6 330	8 482	8 404	8 210
Depreciações e Amortizações	5 527	6 145	6 758	6 509	6 213
Resultado Financeiro	-48	-49	-40	-43	72
Imposto/Rendimento do Exercício	5	107	466	501	510
RESULTADO LÍQUIDO	**15**	**29**	**1 218**	**1 352**	**1 559**

Com a agregação das rubricas operacionais percebe-se que a subida dos gastos foi mais intensa do que a dos rendimentos, facto que diminuiu o EBITDA, mas de forma suavizada pela evolução do fee, que caiu mais de 53%.

A diminuição das depreciações e amortizações é também esbatida, em termos de resultado, pela sua integração na estrutura do fee, mas os resultados financeiros positivos, fora desse perímetro, contribuíram para o crescimento do Resultado líquido do exercício de 15%.

Tabela 8-6 Evolução dos Indicadores financeiros 2020 - 2024

	2020	2021	2022	2023	2024
Rentabilidade Económica = Res. Económico/Ativo Líquido	0,09%	0,24%	2,21%	2,37%	2,60%
Solvabilidade = Capital Próprio /Passivo	122,49%	108,12%	112,93%	111,50%	129,65%
Autonomia Financeira = Capital Próprio/Ativo Líquido	55,05%	51,95%	53,04%	52,72%	56,46%
EBITDA (€)	5 594 226	6 329 775	8 481 534	8 404 394	8 210 186
Margem do EBITDA = EBITDA/Rendimentos Operacionais	14,57%	12,72%	17,52%	17,01%	15,18%

Apenas os indicadores com referência ao EBITDA apresentam uma evolução desfavorável, em 2024.

A EMEL continua a apresentar capacidade de gerar resultados, e uma posição financeira, que melhorou em 2024, sólida.

09 FACTOS RELEVANTES

RELATÓRIO E CONTAS **2024**

Após o termo do exercício, considerando as competências e a experiência da EMEL, o Município de Lisboa tomou a decisão de confiar à empresa a fiscalização dos veículos afetos à animação turística não pesados, usualmente designados por "Tuk Tuks".

Em 22 de janeiro de 2025, a Câmara Municipal de Lisboa deliberou adquirir a propriedade do Funicular da Graça, através de dação em pagamento para regularização parcial do serviço da dívida da EMEL, conforme proposta Nº. 18/2025.

10 PERSPETIVAS FUTURAS

RELATÓRIO E CONTAS **2024**

O futuro da EMEL decorre do compromisso com a cidade de Lisboa, mais concretamente com os seus habitantes e com uma mobilidade mais sustentável. A continuidade das operações da empresa prosseguirá o caminho seguido nos últimos anos.

Neste contexto, estão previstos investimentos bastante ambiciosos, que promovem melhorias substantivas nos vários pilares em que a empresa assenta a sua atuação.

Neste programa de investimentos, a aposta maior verifica-se na expansão do estacionamento em parques. A expansão da capacidade off street ronda os 1 900 novos lugares, dos quais mais de 1 100 com entrada em exploração prevista já para 2025. Com a implementação deste plano, a oferta em parques geridos pela EMEL ultrapassará, em 2028, os 8 400 lugares.

A segunda maior aposta, destina-se a projetos de sistemas de mobilidade. O GIRA absorve quase metade desta quantia, prevendo-se chegar, já em 2025, às 194 estações, com o crescimento da frota de bicicletas a acompanhar esta expansão.

Já em 2025 avançarão novos projetos para alargar a rede ciclável de Lisboa, nomeadamente o projeto da requalificação da ciclovia ribeirinha e, já em curso, o viaduto ciclopedonal, sobre a Avenida Gago Coutinho. Já estão também planeados cerca de seis quilómetros de ciclovias e 60 quilómetros de vias "30 + BICI".

Na mobilidade elétrica, a marca LEVE, prossegue o plano de colocação de carregadores nos vários parques de estacionamento já existentes, e que se prolongará com a instalação nos novos parques que forem entrando em exploração. Na via pública, para além dos Hubs de carregamento rápido, estão já a ser instalados os primeiros pontos de carregamento com equipamentos semirrápidos, assim, já em 2025 entrarão em operação todos os 24 pontos de carregamento previstos, continuando a promover uma alternativa mais limpa, eficiente e silenciosa para o transporte em automóvel particular, contribuindo para um futuro mais sustentável.

Na gestão e monitorização da rede de sinalização luminosa, o plano de modernização das interseções semaforizadas da cidade ficará concluído em 2025, com a modernização das últimas 23 interseções.

Também na gestão interna da empresa, está prevista uma grande aposta na modernização e renovação dos seus sistemas informáticos, que teve início no ano 2024, com a implementação de uma ferramenta de CRM que permite uma visão 360 do cliente.

Na área da inovação, a EMEL irá prosseguir o trajeto se sustentabilidade no desenvolvimento da mobilidade urbana e, já em 2025, destaca-se o reforço do investimento na melhoria da qualidade dos serviços EMEL com propostas mais alinhadas com as necessidades da cidade.

Para a gestão e ordenamento do estacionamento e a operação de Fiscalização, está prevista a renovação da frota, a modernização dos parquímetros, o sistema de leitura de matrículas e a revisão da plataforma tecnológica de apoio à Fiscalização. O planeamento definido, aponta para implementação de cerca de 2 500 novos lugares ordenados para os próximos quatro anos.

Já os residentes da cidade de Lisboa, podem contar com a constante busca de soluções que satisfaçam as suas necessidades de estacionamento, sendo que, os lugares reservados para este fim têm vindo a crescer, representando quase 15% do total de lugares em exploração.

Outra preocupação é a eficiência energética e a produção de energias renováveis, nas quais a EMEL está empenhada no aproveitamento da energia solar nos seus parques de estacionamento de superfície, continuando a sua aposta em futuras aberturas.

Apostando numa formação contínua, a EMEL, através da sua ACADEMIA, continua o seu percurso no desenvolvimento contínuo de todos os seus trabalhadores, fomentando uma aprendizagem transversal em todas as áreas da empresa.

Ao longo da sua existência, a empresa tem vindo a melhorar a sua comunicação, promovendo ações de melhoria com os clientes, sendo esta, uma trajetória continua, sempre com o objetivo de promover as boas práticas de mobilidade sustentável.

11 PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS

RELATÓRIO E CONTAS **2024**

Propõe-se que o Resultado Líquido apurado no exercício de 2024, no valor de 1 559 007,04€, seja aplicado da seguinte forma:

Constituição de Reservas Legais (10%): 155 900,70€;

Transferência para a conta de Resultados Transitados: 1 403 106,34€.

Lisboa, 14 de março de 2025

Carlos Silva

Assinado de forma digital por Carlos Silva
Dados: 2025.03.26 15:47:08 Z

Carlos Manuel dos Santos Batista da Silva

(Presidente do Conselho de Administração)

Assinado por: **ANA RITA CORREIA GONÇALVES**
Num. de Identificação: 11306412
Data: 2025.03.26 15:57:24+00'00'

Ana Rita Correia Gonçalves

(Vogal do Conselho de Administração)

Sandra Cortez

Assinado de forma digital por Sandra Cortez
Dados: 2025.03.26 16:14:25 Z

Sandra Cristina Cortez Brás Henriques

(Vogal do Conselho de Administração)

30 anos emel

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS INDIVIDUAIS

EXERCÍCIO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024

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

BALANÇO INDIVIDUAL EM 31/12/2024

Unidade monetária: Euro

RUBRICAS	NOTAS	DATAS	
		31/12/2024	31/12/2023
ATIVO			
Ativo não corrente			
Ativos fixos tangíveis	5	60.170.468,02	60.125.254,32
Propriedades de investimento	6	1.199.069,33	1.250.079,71
Ativos intangíveis	7	2.027.925,60	1.278.559,50
Outros investimentos financeiros		194.070,83	194.070,83
Créditos a receber	11	2.012.777,85	2.012.777,85
Ativos por impostos diferidos	8	101.301,82	101.301,82
		65.705.613,45	**64.962.044,03**
Ativo corrente			
Clientes	9	688.512,56	599.555,51
Estado e outros entes públicos	10	413.094,08	689.091,24
Outros créditos a receber	11	1.833.528,14	1.538.529,75
Diferimentos	12	3.222.186,73	2.483.203,66
Caixa e depósitos bancários	13	4.936.778,83	9.884.254,64
		11.094.100,34	**15.194.634,80**
Total do ativo		**76.799.713,79**	**80.156.678,83**
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital subscrito	14	32.000.000,00	32.000.000,00
Reservas legais	14	1.723.002,35	1.587.757,11
Resultados transitados	14	5.629.129,59	4.411.922,47
Ajustamentos/outras variações no capital próprio	26	2.446.511,49	2.904.218,37
Resultado líquido do período		1.559.007,04	1.352.452,36
Total do capital próprio		**43.357.650,47**	**42.256.350,31**
Passivo			
Passivo não corrente			
Provisões	15	2.209.423,76	2.209.423,76
Financiamentos obtidos	16	361.176,98	825.491,01
Passivos por impostos diferidos	8	657.239,23	778.908,07
		3.227.839,97	**3.813.822,84**
Passivo corrente			
Fornecedores	17	4.980.357,17	10.473.982,07
Estado e outros entes públicos	10	1.604.045,06	1.446.299,04
Financiamentos obtidos	16	532.648,71	949.480,47
Outras dívidas a pagar	11	19.971.469,37	18.257.561,66
Diferimentos	12	3.125.703,04	2.959.182,45
		30.214.223,35	**34.086.505,69**
Total do passivo		**33.442.063,32**	**37.900.328,53**
Total do capital próprio e do passivo		**76.799.713,79**	**80.156.678,83**

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Assinado por: **Nuno Alexandre Cotrim Barão**
Num. de Identificação: 09561841
Data: 2025.03.25 23:14:25+00'00'
Certificado por: **Ordem dos Contabilistas Certificados**
Atributos certificados: **Membro da OCC nº 56255**

Nuno Cotrim Barão

A ADMINISTRAÇÃO

Carlos Silva
Assinado de forma digital por Carlos Silva
Dados: 2025.03.26 15:47:57 Z

(Presidente do Conselho de Administração)

Ana Rita Gonçalves
Assinado por: **ANA RITA CORREIA GONÇALVES**
Num. de Identificação: [illegible]
Data: 2025.03.26 15:58:24+00'00'

(Vogal do Conselho de Administração)

Sandra Cortez
(Vogal do Conselho de Administração)

Sandra Cortez
Assinado de forma digital por Sandra Cortez
Dados: 2025.03.26 16:16:06 Z

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

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS RESULTADOS POR NATUREZAS

Período findo em 31/12/2024

Unidade monetária: Euro

RENDIMENTOS E GASTOS	NOTAS	PERÍODOS	
		2024	2023
Vendas e serviços prestados	18	48.885.216,32	45.687.811,97
Fornecimentos e serviços externos	19	(18.882.275,01)	(16.946.061,64)
Gastos com o pessoal	20	(23.006.123,92)	(21.381.970,78)
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	9	(49.027,52)	-
Provisões (aumentos/reduções)	15	-	(289.330,42)
Outros rendimentos	21	5.184.794,13	3.735.546,10
Outros gastos	21	(3.922.397,56)	(2.401.600,95)
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	(EBITDA)	**8.210.186,44**	**8.404.394,29**
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	22	(6.213.427,46)	(6.508.658,35)
Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)		-	-
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	(EBIT)	**1.996.758,98**	**1.895.735,94**
Juros e rendimentos similares obtidos	18	143.582,92	37.907,43
Juros e gastos similares suportados		(71.426,21)	(80.382,13)
Resultado antes de impostos	(EBT)	**2.068.915,69**	**1.853.261,24**
Imposto sobre o rendimento do período	24	(509.908,65)	(500.808,88)
Resultado líquido do período		**1.559.007,04**	**1.352.452,36**

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Assinado por: **Nuno Alexandre Cotrim Barão**
Num. de Identificação: 09561841
Data: 2025.03.25 22:12:55+00'00'
Certificado por: **Ordem dos Contabilistas Certificados**
Atributos certificados: **Membro da OCC nº 56255**

Nuno Cotrim Barão

A ADMINISTRAÇÃO

Carlos Silva
Assinado de forma digital por Carlos Silva
Dados: 2025.03.26 15:49:09 Z

(Presidente do Conselho de Administração)

Assinado por: **ANA RITA CORREIA GONÇALVES**
Num. de Identificação: 11306412
Data: 2025.03.26 15:58:56+0000

Ana Rita Gonçalves
(Vogal do Conselho de Administração)

Sandra Cortez
Assinado de forma digital por Sandra Cortez
Dados: 2025.03.26 16:16:46 Z

Sandra Cortez
(Vogal do Conselho de Administração)

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

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DE FLUXOS DE CAIXA

Período findo em 31/12/2024

Unidade monetária: Euro

RUBRICAS	NOTAS	PERÍODOS	
		2024	2023
Fluxos de caixa das actividades operacionais			
Recebimentos de clientes		60.757.304,08	61.830.539,36
Pagamentos a fornecedores		(33.808.719,25)	(27.913.997,29)
Pagamentos ao pessoal		(12.654.198,48)	(11.652.781,09)
Caixa gerada pelas operações		**14.294.386,35**	**22.263.760,98**
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento		(401.252,81)	(587.619,26)
Outros recebimentos/pagamentos		(10.353.279,04)	(13.242.181,19)
Fluxos de caixa das actividades operacionais (1)		**3.539.854,50**	**8.433.960,53**
Fluxos de caixa das actividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis		(5.934.074,74)	(6.572.181,27)
Ativos intangíveis		(1.652.383,94)	(0,00)
Investimentos financeiros		(0,00)	(16.879,38)
Outros ativos		-	-
Recebimentos provenientes de:			
Ativos fixos tangíveis		250,00	1.406,01
Ativos intangíveis		(0,00)	(0,00)
Investimentos financeiros		(0,00)	5.766,51
Outros ativos		(0,00)	(0,00)
Subsídios ao investimento		(0,00)	(0,00)
Juros e rendimentos similares		107.687,19	28.339,35
Fluxos de caixa das actividades de investimento (2)		**(7.478.521,49)**	**(6.553.548,78)**
Fluxos de caixa das actividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos obtidos		(0,00)	(0,00)
Pagamentos respeitantes a:			
Financiamentos obtidos		(881.145,79)	(348.656,97)
Juros e gastos similares		(127.663,03)	(46.138,05)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento (3)		**(1.008.808,82)**	**(394.795,02)**
Variação de caixa e seus equivalentes (1+2+3)		**(4.947.475,81)**	**1.485.616,73**
Efeito das diferenças de câmbio		(0,00)	(0,00)
Caixa e seus equivalentes no início do período		**9.884.254,64**	**8.398.637,91**
Caixa e seus equivalentes no fim do período	4	**4.936.778,83**	**9.884.254,64**

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Assinado por: **Nuno Alexandre Cotrim Barão**
Num. de Identificação: 09561841
Data: 2025.03.25 23:11:02+00'00'
Nuno Cotrim Barão
Certificado por: **Ordem dos Contabilistas Certificados**
Atributos certificados: **Membro da OCC nº 56255**

A ADMINISTRAÇÃO

Carlos Silva
Assinado de forma digital por Carlos Silva
Dados: 2025.03.26 15:48:17 Z
(Presidente do Conselho de Administração)

Assinado por: **ANA RITA CORREIA GONÇALVES**
Num. de Identificação: 11306412
Data: 2025.03.26 [illegible]
Ana Rita Gonçalves
(Vogal do Conselho de Administração)

Sandra Cortez
Assinado de forma digital por Sandra Cortez
Dados: 2025.03.26 16:17:35 Z
Sandra Cortez
(Vogal do Conselho de Administração)

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2023

Unidade monetária: Euro

DESCRIÇÃO	NOTAS	CAPITAL PRÓPRIO ATRIBUÍDO AOS DETENTORES DO CAPITAL DA EMPRESA-MÃE											Interesses que não controlam	Total do capital próprio
		Capital subscrito	Acções (quotas) próprias	Outros instru. de capital próprio	Prémios de emissão	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transitados	Excedentes de revalorização	Ajustamentos / Outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	Total		
POSIÇÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2023	1	32.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.465.940,03	0,00	3.315.568,78	0,00	3.361.925,25	1.218.170,77	41.361.604,83	0,00	41.361.604,83
ALTERAÇÕES NO PERÍODO														
Primeira adopção de novo referencial contabilístico												0,00		0,00
Alterações de políticas contabilísticas												0,00		0,00
Diferenças de conversão de demonstrações financeiras												0,00		0,00
Realização de excedentes de revalorização												0,00		0,00
Excedentes de revalorização												0,00		0,00
Ajustamentos por impostos diferidos										121.668,84		121.668,84		121.668,84
Outras alterações reconhecidas no capital próprio						121.817,08		1.096.353,69		-579.375,72	-1.218.170,77	-579.375,72		-579.375,72
	2	0,00	0,00	0,00	0,00	121.817,08	0,00	1.096.353,69	0,00	-457.706,88	-1.218.170,77	-457.706,88	0,00	-457.706,88
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	3										1.352.452,36	1.352.452,36	0,00	1.352.452,36
RESULTADO INTEGRAL	4=2+3										134.281,59	894.745,48	0,00	894.745,48
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO														
Realizações de capital												0,00		0,00
Realizações de prémios de emissão												0,00		0,00
Distribuições												0,00		0,00
Entradas para cobertura de perdas												0,00		0,00
Outras operações												0,00		0,00
	5	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POSIÇÃO NO FIM DO PERÍODO 2023	6=1+2+3+5	32.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.587.757,11	0,00	4.411.922,47	0,00	2.904.218,37	1.352.452,36	42.256.350,31	0,00	42.256.350,31

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2024

Unidade monetária: Euro

DESCRIÇÃO	NOTAS	CAPITAL PRÓPRIO ATRIBUÍDO AOS DETENTORES DO CAPITAL DA EMPRESA-MÃE											Interesses que não controlam	Total do capital próprio
		Capital subscrito	Acções (quotas) próprias	Outros instru. de capital próprio	Prémios de emissão	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transitados	Excedentes de revalorização	Ajustamentos / Outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	Total		
POSIÇÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2024	6	32.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.587.757,11	0,00	4.411.922,47	0,00	2.904.218,37	1.352.452,36	42.256.350,31	0,00	42.256.350,31
ALTERAÇÕES NO PERÍODO														
Primeira adopção de novo referencial contabilístico												0,00		0,00
Alterações de políticas contabilísticas												0,00		0,00
Diferenças de conversão de demonstrações financeiras												0,00		0,00
Realização de excedentes de revalorização												0,00		0,00
Excedentes de revalorização												0,00		0,00
Ajustamentos por impostos diferidos										121.668,84		121.668,84		121.668,84
Outras alterações reconhecidas no capital próprio						135.245,24		1.217.207,12		-579.375,72	-1.352.452,36	-579.375,72		-579.375,72
	7	0,00	0,00	0,00	0,00	135.245,24	0,00	1.217.207,12	0,00	-457.706,88	-1.352.452,36	-457.706,88	0,00	-457.706,88
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	8										1.559.007,04	1.559.007,04	0,00	1.559.007,04
RESULTADO INTEGRAL	9=7+8										206.554,68	1.101.300,16	0,00	1.101.300,16
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO														
Realizações de capital												0,00		0,00
Realizações de prémios de emissão												0,00		0,00
Distribuições												0,00		0,00
Entradas para cobertura de perdas												0,00		0,00
Outras operações												0,00		0,00
	10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POSIÇÃO NO FIM DO PERÍODO 2024	6+7+8+10	32.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.723.002,35	0,00	5.629.129,59	0,00	2.446.511,49	1.559.007,04	43.357.650,47	0,00	43.357.650,47

Assinado por: **NUNO ALEXANDRE COTRIM BARÃO**
Num. de Identificação: 09561841
Data: 2025.03.25 23:07:47+00'00'
Certificado por: **Ordem dos Contabilistas Certificados**
Atributos certificados: **Membro da OCC nº 56255**

O CONTABILISTA CERTIFICADO
Nuno Cotrim Barão

Assinado de forma digital por Carlos Silva Dados: 2025.03.26 15:48:40 Z

A ADMINISTRAÇÃO

Carlos Silva
(Presidente do Conselho de Administração)

Ana Rita Gonçalves
Assinado por: **ANA RITA CORREIA GONÇALVES**
Num. de Identificação: 11306412
Data: 2025.03.26 15:59:58+00'00'
(Vogal do Conselho de Administração)

Assinado de forma digital por Sandra Cortez Dados: 2025.03.26 16:18:17 Z

Sandra Cortez
(Vogal do Conselho de Administração)

ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 DE DEZEMBRO 2024

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 2024, 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 nº 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 nº 98/2015, de 2 de junho e com a Portaria 220/2015, de 24 de julho, que alteraram os DL nº 158/2009, de 13 de julho e DL nº 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 – Adoção pela primeira vez das Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro.

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

NOTA 3. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS

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

3.1 . BASES DE APRESENTAÇÃO

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

3.1.1 - PRESSUPOSTO DA CONTINUIDADE

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

3.1.2 - PRESSUPOSTO DO ACRÉSCIMO

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

3.1.3 - CONSISTÊNCIA DE APRESENTAÇÃO

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

3.2 - POLÍTICAS DE RECONHECIMENTO E MENSURAÇÃO

3.2.1 - ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

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

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

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

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

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

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

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

3.2.2 - PROPRIEDADES DE INVESTIMENTO

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

As propriedades de investimento são registadas ao custo de aquisição, deduzido das depreciações e das perdas por imparidade acumuladas.
O justo valor foi determinado por avaliação efetuada por entidade especializada independente, com referência a 20/12/2024 (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 2021 a 2024 ainda poderão estar sujeitas a revisão.

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

3.2.5 - CLIENTES E OUTROS VALORES A RECEBER

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

3.2.6 - CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

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

3.2.7 - IMPARIDADE DE ATIVOS

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

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

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

3.2.8 - PROVISÕES

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

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

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

3.2.9 - PASSIVOS E ATIVOS CONTINGENTES

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

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

3.2.10 - FINANCIAMENTOS OBTIDOS

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

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

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

3.2.11 - FORNECEDORES E OUTRAS CONTAS A PAGAR

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

3.2.12 - RÉDITO E REGIME DO ACRÉSCIMO

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

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

Os rendimentos são reconhecidos na data da prestação dos serviços.

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

3.2.13 - BENEFÍCIOS DOS EMPREGADOS

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

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

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

3.2.14 - TRANSAÇÕES E SALDOS EM MOEDA ESTRANGEIRA

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

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

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

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

3.2.15 - ACONTECIMENTOS APÓS A DATA DO BALANÇO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NOTA 4. FLUXOS DE CAIXA

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, o saldo de Caixa e seus equivalentes, que inclui numerário, depósitos bancários imediatamente mobilizáveis e aplicações de tesouraria, foi o seguinte:

Caixa e seus equivalentes:	31/12/2023	31/12/2024
Numerário	644.798,00	541.259,51
Depósitos à ordem	3.239.456,64	4.395.519,32
Aplicações tesouraria (Dep.a prazo)	6.000.000,00	-
	9.884.254,64	**4.936.778,83**

No final de 31/12/2024, todos os saldos de Caixa e seus equivalentes estão disponíveis para uso. Com exceção do valor de 344.049,68 euros, respeitante às transferências da Via Verde, que só estará disponível no primeiro dia útil de 2025.

NOTA 5. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, o movimento ocorrido na quantia escriturada dos Ativos Fixos Tangíveis, bem como nas respectivas Depreciações Acumuladas, foi o seguinte:

31/12/2023

Ativo:	Saldo em 01/01/2023	Aquisições	Abates e Alienações	Correcções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2023
Terrenos e recursos naturais	6.188.751,54	-	-	-	-	6.188.751,54
Edifícios e outras construções	51.535.747,65	-	-	1.925.555,80	-	53.461.303,45
Equipamento básico (I)	27.468.426,84	989.248,70	2.593.687,64	452.964,32	-	26.316.952,22
Equipamento de transporte	2.881.745,82	46.304,00	47.172,72	-	-	2.880.877,10
Equipamento administrativo	4.024.933,89	183.301,02	13.112,88	-	-	4.195.122,03
Outros ativos fixos tangíveis	350.688,98	15.335,74	-	-	-	366.024,72
Ativos em curso (II)	5.706.855,28	5.819.226,01	34.850,00	(2.378.520,12)	-	9.112.711,17
	98.157.150,00	**7.053.415,47**	**2.688.823,24**	**-**	**-**	**102.521.742,23**
Depreciações acumuladas:						
Edifícios e outras construções	15.804.518,25	2.904.721,97	-	-	-	18.709.240,22
Equipamento básico	17.432.337,30	2.165.610,25	2.594.159,09	-	-	17.003.788,46
Equipamento de transporte	2.351.585,71	319.772,44	47.172,72	-	-	2.624.185,43
Equipamento administrativo	3.355.018,44	381.074,43	11.706,58	-	-	3.724.386,29
Outros ativos fixos tangíveis	322.661,54	12.229,03	3,06	-	-	334.887,51
	39.266.121,24	**5.783.408,12**	**2.653.041,45**	**-**	**-**	**42.396.487,91**
Valor líquido	**58.891.028,76**	**1.270.007,35**	**35.781,79**	**-**	**-**	**60.125.254,32**

31/12/2024

Ativo:	Saldo em 01/01/2024	Aquisições	Abates e Alienações	Correcções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2024
Terrenos e recursos naturais	6.188.751,54	-	-	-	-	6.188.751,54
Edifícios e outras construções	53.461.303,45	(54.141,33)	-	702.145,39	-	54.109.307,51
Equipamento básico	26.316.952,22	157.429,95	-	359.110,29	-	26.833.492,46
Equipamento de transporte	2.880.877,10	-	-	-	-	2.880.877,10
Equipamento administrativo	4.195.122,03	215.718,62	4.196,78	1.490,70	-	4.408.134,57
Outros ativos fixos tangíveis	366.024,72	2.248,03	90.527,45	-	-	277.745,30
Ativos em curso (III)	9.112.711,17	5.504.206,09	2.040,00	(1.062.746,38)	-	13.552.130,88
	102.521.742,23	**5.825.461,36**	**96.764,23**	**-**	**-**	**108.250.439,36**
Depreciações acumuladas:						
Edifícios e outras construções	18.709.240,22	3.031.536,91	18.047,10	-	-	21.722.730,03
Equipamento básico	17.003.788,46	2.277.721,72	-	-	-	19.281.510,18
Equipamento de transporte	2.624.185,43	201.778,88	-	-	-	2.825.964,31
Equipamento administrativo	3.724.386,29	274.304,48	4.379,00	-	-	3.994.311,77
Outros ativos fixos tangíveis	334.887,51	11.102,84	90.535,30	-	-	255.455,05
	42.396.487,91	**5.796.444,83**	**112.961,40**	**-**	**-**	**48.079.971,34**
Valor líquido	**60.125.254,32**	**29.016,53**	**(16.197,17)**	**-**	**-**	**60.170.468,02**

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

(II) No exercício findo em 2024, os principais Ativos em Curso são: a obra do funicular da Graça (Percurso da Graça), a obra de requalificação e modernização semafórica das laterais da Av. da Liberdade e a requalificação do parque de estacionamento do Combro.

(III) No exercício findo em 2024, os principais Ativos em Curso são: a obra de requalificação da Azinhaga da Cidade, no valor de 2.693.816,36 euros, a obra de construção do parque de estacionamento da Travessa do Bahuto, no valor de 938.833,71 euros , a obra de construção do novo parque de rebocados, no valor de 601.752,26 euros e a obra do Funicular da Graça (Percurso da Graça), no valor de 7.165.138,83 euros. Relativamente, ao Ativo em Curso do Funicular da Graça (Percurso da Graça), e de acordo com a Proposta n.º 18/2025 do Município, de 22 de janeiro de 2025, o mesmo será objeto de dação em pagamento, em 2025, ao Município, pelo valor de mercado de 7.650.381,58 euros.

NOTA 6. PROPRIEDADES DE INVESTIMENTO

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, o movimento ocorrido na quantia escriturada das Propriedades de Investimento, bem como nas respectivas Depreciações Acumuladas, foi o seguinte:

31/12/2023

Custo:	Saldo em 01/01/2023	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2023
Parque Estac. - Portas do Sol	-	-	-	-	-	-
Parque Estac. - Teixeira Pascoais	-	-	-	-	-	-
Parque Estac. - Ana C. Osório	893.401,08	-	-	-	-	893.401,08
Parque Estac. - Chão do Loureiro	1.076.974,54	-	-	-	-	1.076.974,54
Activos em curso	-	-	-	-	-	-
	1.970.375,62	**-**	**-**	**-**	**-**	**1.970.375,62**
Depreciações acumuladas:						
Depreciações parques	669.285,53	51.010,38	-	-	-	720.295,91
	669.285,53	**51.010,38**	**-**	**-**	**-**	**720.295,91**
Valor líquido	**1.301.090,09**	**(51.010,38)**	**-**	**-**	**-**	**1.250.079,71**

31/12/2024

Custo:	Saldo em 01/01/2024	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2024
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	720.295,91	51.010,38	-	-	-	771.306,29
	720.295,91	**51.010,38**	**-**	**-**	**-**	**771.306,29**
Valor líquido	**1.250.079,71**	**(51.010,38)**	**-**	**-**	**-**	**1.199.069,33**

Foi efetuada avaliação dos ativos classificados como propriedades de investimento, com referência a 20/12/2024, por entidade especializada independente (ver nota 3.2.2). Conforme seguidamente se apresenta:

	Custo aquisição	Depreciações acumuladas	Valor escriturado	Justo valor 20/12/2024
Parque Estac. - Ana C. Osório	893.401,08	340.981,38	552.419,70	1.167.000,00
Parque Estac. - Chão do Loureiro	1.076.974,54	430.324,91	646.649,63	1.092.287,39
	1.970.375,62	**771.306,29**	**1.199.069,33**	**2.259.287,39**

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

NOTA 7. ATIVOS INTANGÍVEIS

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, o movimento ocorrido na quantia escriturada dos Ativos Intangíveis, bem como nas respectivas Depreciações Acumuladas, foi o seguinte:

31/12/2023

Custo:	Saldo em 01/01/2023	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2023
Projetos de desenvolvimento	-	-	-	-	-	-
Programas de computador	4.856.137,86	-	-	-	-	4.856.137,86
Drt. Superfície - Portas do Sol	734.800,00	-	-	-	-	734.800,00
Drt. Superfície - Chão do Loureiro	264.600,00	-	-	-	-	264.600,00
Drt. Superfície - 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	-	300.000,00	-	-	-	300.000,00
	6.179.405,30	300.000,00	-	-	-	6.479.405,30
Depreciações acumuladas:						
Programas de computador	3.854.588,64	654.530,71	-	-	-	4.509.119,35
Propriedade industrial	-	-	-	-	-	-
Outros ativos intangíveis	671.738,45	19.988,00	-	-	-	691.726,45
	4.526.327,09	674.518,71	-	-	-	5.200.845,80
Valor líquido	1.653.078,21	(374.518,71)	-	-	-	1.278.559,50

31/12/2024

Custo:	Saldo em 01/01/2024	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2024
Projetos de desenvolvimento	-	-	-	-	-	-
Programas de computador	4.856.137,86	-	-	-	-	4.856.137,86
Drt. Superfície - Portas do Sol	734.800,00	-	-	-	-	734.800,00
Drt. Superfície - Chão do Loureiro	264.600,00	-	-	-	-	264.600,00
Drt. Superfície - Arroios (I)	-	-	-	-	-	-
Drt. Superfície - Campo das Cebolas (I)	-	-	-	-	-	-
Outros ativos intangíveis	323.867,44	-	-	-	-	323.867,44
Ativos em curso (II)	300.000,00	1.115.550,60	-	-	-	1.415.550,60
	6.479.405,30	1.115.550,60	-	-	-	7.594.955,90
Depreciações acumuladas:						
Programas de computador	4.509.119,35	346.196,50	-	-	-	4.855.315,85
Propriedade industrial	-	-	-	-	-	-
Outros ativos intangíveis	691.726,45	19.988,00	-	-	-	711.714,45
	5.200.845,80	366.184,50	-	-	-	5.567.030,30
Valor líquido	1.278.559,50	749.366,10	-	-	-	2.027.925,60

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

Drt. Superfície - Arroios (lug. 224)
Drt. Superfície - Campo das Cebolas (lug. 230)

(II) No exercício findo em 2024, os principais Ativos em Curso são: o novo software Customer Relationship Management (CRM), da Accenture, no valor de 1.340.194,00 euros e o novo software dos recursos humanos, da Quidgest, no valor de 60.800,00 euros.

NOTA 8. ATIVOS E PASSIVOS POR IMPOSTOS DIFERIDOS

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, o movimento ocorrido nos Ativos e Passivos por Impostos Diferidos, foi o seguinte:

31/12/2023

		Constituição		Reversão		
Ativos por impostos diferidos:	**Saldo em 01/01/2023**	**Resultado líquido**	**Capitais próprios**	**Resultado líquido**	**Capitais próprios**	**Saldo em 31/12/2023**
Ajustamentos inventários	-	-	-	-	-	-
Ajustamentos clientes cob. duvidosa	-	-	-	-	-	-
Prejuizos fiscais reportáveis	71.133,72	-		-	-	71.133,72
Provisão p/outros riscos e encargos	30.168,10	-	-	-	-	30.168,10
	101.301,82	**-**	**-**	**-**	**-**	**101.301,82**
Passivos por impostos diferidos:						
Ganhos tributados períodos futuros	-	-	-	-	-	-
Revalorizações ativos fixos tangíveis	-	-	-	-	-	-
Outros passivos	900.576,91	-	-		(121.668,84)	778.908,07
	900.576,91	**-**	**-**	**-**	**(121.668,84)**	**778.908,07**

31/12/2024

		Constituição		Reversão		
Ativos por impostos diferidos:	**Saldo em 01/01/2024**	**Resultado líquido**	**Capitais próprios**	**Resultado líquido**	**Capitais próprios**	**Saldo em 31/12/2024**
Ajustamentos inventários	-	-				-
Ajustamentos clientes cob. duvidosa	-	-				-
Prejuizos 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	778.908,07	-	-	-	(121.668,84)	657.239,23
	778.908,07	**-**	**-**	**-**	**(121.668,84)**	**657.239,23**

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

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

NOTA 9. CLIENTES

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, o movimento ocorrido na rubrica de Clientes, foi o seguinte:

		31/12/2023			31/12/2024	
Clientes:	Saldo em 01/01/2023	Não corrente	Corrente	Saldo em 01/01/2024	Não corrente	Corrente
Clientes conta corrente	1.162.695,68	-	1.078.281,83	1.078.281,83	-	1.175.580,88
Clientes entidades relacionadas	160.836,33	-	67.215,09	67.215,09	-	58.873,09
Clientes factoring	-	-	-	-	-	-
Clientes cobrança duvidosa	53.269,58	-	53.269,58	53.269,58	-	102.297,10
Perdas por imparidade	(599.210,99)	-	(599.210,99)	(599.210,99)	-	(648.238,51)
	777.590,60	-	599.555,51	599.555,51	-	688.512,56

A antiguidade dos saldos de Clientes a 31/12/2024, foi a seguinte:

	0-30 dias	31-60 dias	61-90 dias	>90 dias	Total
Clientes conta corrente	203.551,17	79.554,57	14.460,57	878.014,57	1.175.580,88
Clientes entidades relacionadas	58.873,09	-	-	-	58.873,09
	262.424,26	79.554,57	14.460,57	878.014,57	1.234.453,97

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024 , o movimento ocorrido na rubrica de Perdas por Imparidade acumuladas de Clientes, foi o seguinte:

Perdas por imparidade:	31/12/2023	31/12/2024
Saldo inicial	599.210,99	599.210,99
Aumento	-	49.902,40
Reversão	-	(874,88)
Regularizações	-	-
	599.210,99	648.238,51

NOTA 10. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, o movimento ocorrido na rubrica de Estado e Outros Entes Públicos, foi o seguinte:

Estado e O. Entes Públicos (Ativo):	31/12/2023	31/12/2024
Imp. sobre rendimento pessoas coletivas (IRC)	394.132,87	413.093,56
Imp. sobre valor acrescentado (IVA)	294.816,35	-
Outros impostos e taxas	142,02	0,52
	689.091,24	413.094,08

Estado e O. Entes Públicos (Passivo):	31/12/2023	31/12/2024
Imp. sobre rendimento pessoas coletivas (IRC)	500.808,88	509.908,65
Imp. sobre valor acrescentado (IVA)	424.086,21	553.688,50
Imp. sobre rendimento pessoas singulares (IRS)	145.032,23	139.366,81
Segurança social	376.371,72	401.081,10
Outros impostos e taxas	-	-
	1.446.299,04	1.604.045,06
Valor líquido	(757.207,80)	(1.190.950,98)

Durante o período findo em 31/12/2023 e 31/12/2024, a Emel tem a sua situação tributária e contributiva regularizada perante a Segurança Social (SS) e a Autoridade Tributária (AT).

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

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

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

OUTROS CRÉDITOS A RECEBER

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024 , o movimento ocorrido na rubrica de Outras Créditos a Receber, foi o seguinte:

	31/12/2023			31/12/2024		
Outros créditos a receber:	Saldo em 01/01/2023	Não corrente	Corrente	Saldo em 01/01/2024	Não corrente	Corrente
Pessoal	91,56	-	-	-	-	2.039,89
Devedores p/acréscimos de rendimentos	1.352.730,65	-	661.721,14	661.721,14	-	1.186.983,95
Outros devedores	3.147.713,76	2.012.777,85	876.808,61	2.889.586,46	2.012.777,85	644.504,30
	4.500.535,97	2.012.777,85	1.538.529,75	3.551.307,60	2.012.777,85	1.833.528,14
Perdas por imparidade	-	-	-	-	-	-
	4.500.535,97	2.012.777,85	1.538.529,75	3.551.307,60	2.012.777,85	1.833.528,14

A rubrica Devedores por Acréscimos de Rendimentos no período findo em 31/12/2024, inclui essencialmente o valor a faturar, em 2025, relativo aos Contratos de Mandato celebrados com o Munícipio, no valor de 717.915,44 euros e a imputação relativa a utilização da App Via Verde no estacionamento na via pública, no valor de 295.088,09 euros.

A rubrica Outros Devedores no período findo em 31/12/2024, inclui o desreconhecimento do Ativo em Curso da Órbita, no valor de 2.012.777,85 euros. No seguimento do processo de insolvência da mesma, a Emel interpôs judicialmente uma ação contra a seguradora responsável pela emissão das garantias bancárias, perante a recusa na sua liquidação. No período findo em 31/12/2023, o saldo foi transferido para Não Corrente, uma vez que existe uma perspetiva jurídica de um desfecho processual favorável, contudo antevê-se uma elevada morosidade, face a processos judiciais de idêntica dimensão e natureza, não inferior a 5 anos.

A rubrica Outros Devedores no período findo em 31/12/2024, inclui a caução prestada à Santa Casa da Misericórdia de Lisboa relativa às futuras instalações da Sede da Emel, no valor de 533.520,00 euros. De referir, que devido ao facto de se ter verificado a necessidade de produzir intervenções mais profundas na edificação do imóvel, ao nível do reforço estrutural e sísmico, imprevisíveis à data de celebração do contrato, circunstâncias que prejudicam fortemente a sua prossecução, pelo que a Emel manifestou já a sua vontade em resolver o contrato de arrendamento, estando as partes a procurar um acordo.

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e 31/12/2024, não ocorreram movimentos na rubrica Perdas por Imparidade acumuladas de Outros Devedores.

OUTRAS DIVÍDAS A PAGAR

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, o movimento ocorrido na rubrica de Outras Dívidas a Pagar, foi o seguinte:

	31/12/2023			31/12/2024		
Outras divídas a pagar:	Saldo em 01/01/2023	Não corrente	Corrente	Saldo em 01/01/2024	Não corrente	Corrente
Fornecedores de investimento	788.734,35	-	2.073.481,42	2.073.481,42	-	2.024.066,70
Credores p/acréscimos de gastos	2.069.812,87	-	2.480.317,79	2.480.317,79	-	3.114.872,66
Outros credores	10.578.818,50	-	13.694.101,45	13.694.101,45	-	14.832.457,10
Pessoal	15.512,88	-	9.661,00	9.661,00	-	72,91
	13.452.878,60	-	18.257.561,66	18.257.561,66	-	19.971.469,37

A rubrica Credores por Acréscimos de Gastos no período findo em 31/12/2024, inclui essencialmente o valor das remunerações a pagar ao pessoal relativo a férias e subsídio de férias, no valor de 2.626.928,00 euros.

A rubrica Outros Credores no período findo em 31/12/2024, inclui essencialmente o valor da quota parte das contraordenações cobradas no período 2019-2023, no valor de 12.478.172,44 euros, a transferir para o Município, em 2025, de acordo com a Proposta n.º 491/2024/CML de 26/07/2024.

NOTA 12. DIFERIMENTOS

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, o movimento ocorrido na rubrica de Diferimentos, foi o seguinte:

Diferimentos (Ativo):	31/12/2023	31/12/2024
Seguros	972.903,08	968.535,41
Rendas	50.616,16	60.211,57
Outros gastos a reconhecer	1.459.684,42	2.193.439,75
	2.483.203,66	3.222.186,73
Diferimentos (Passivo):		
Rendimentos a reconhecer	2.959.182,45	3.125.703,04
	2.959.182,45	3.125.703,04

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

A rubrica Outros Gastos a Reconhecer no período findo em 31/12/2024, inclui essencialmente o valor dos componentes de manutenção das bicicletas GIRA, ainda não incorporados, no valor de 538.259,50 euros, e os gastos, ainda não reconhecidos, respeitantes ao fardamento, no valor de 422.025,62 euros e de licenciamento de software, no valor de 1.164.197,00 euros.

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

A rubrica Outros Rendimentos a Reconhecer no período findo em 31/12/2024, 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 492.232,71 euros, os carregamentos efetuados pelos utentes de dispositivos móveis (ePark), no valor de 1.763.552,20 euros, os carregamentos efetuados pelos utilizadores do Sistema de Bicicletas Públicas Partilhadas (GIRA - Bike Sharing), no valor de 733.450,87 euros, e as comparticipações no âmbito de projetos europeus na área da mobilidade, no valor de 115.622,85 euros.

NOTA 13. CAIXA E DEPÓSITOS BANCÁRIOS

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, os movimentos ocorridos nas rubricas de Caixa e Depósitos Bancários, foram os seguintes:

Caixa e depósitos bancários:	31/12/2023	31/12/2024
Caixa	644.798,00	541.259,51
Depósitos à ordem	3.239.456,64	4.395.519,32
Depósitos a prazo	6.000.000,00	-
	9.884.254,64	**4.936.778,83**

No final de 31/12/2024, todos os saldos de Caixa e seus equivalentes estão disponíveis para uso. Com exceção do valor de 344.049,68 euros, respeitante às transferências da Via Verde, que só estará disponível no primeiro dia útil de 2025.

NOTA 14. CAPITAL REALIZADO, RESERVAS E APLICAÇÃO DE RESULTADOS

CAPITAL REALIZADO

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, 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	31/12/2023	31/12/2024
Câmara Municipal de Lisboa	100,00	32.000.000,00	32.000.000,00

RESERVA LEGAL

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

OUTRAS RESERVAS

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, não foram constituidas Outras Reservas.

APLICAÇÃO DE RESULTADOS

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

Na reunião da Câmara Municipal de Lisboa, realizada em 6 de maio de 2024 foram aprovadas as contas do exercício findo em 31 de Dezembro de 2023 (Proposta nº 220/2024) e foi decidido que o Resultado Líquido, de 1.352.452,36 euros, referente a esse exercício fosse aplicado de acordo com o resumo abaixo.

	% RLE	2022	2023
Reservas legais	10,00	121.817,08	135.245,24
Resultados transitados	90,00	1.096.353,69	1.217.207,12
		1.218.170,77	1.352.452,36

NOTA 15. PROVISÕES

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, os movimentos ocorridos nas rubricas de Provisões, foram os seguintes:

Provisões:	31/12/2023	31/12/2024
Saldo inicial	1.920.093,34	2.209.423,76
Aumento	289.330,42	-
Redução	-	-
Utilizações	-	-
	2.209.423,76	**2.209.423,76**

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

Em 2024, a empresa não reforçou as Outras Provisões, 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 virtude de falta de enquadramento legal.

NOTA 16. FINANCIAMENTOS OBTIDOS

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, os movimentos ocorridos nas rubricas de Financiamentos Obtidos, foram os seguintes:

		31/12/2023			31/12/2024	
Financiamentos obtidos:	Saldo em 01/01/2023	Não corrente	Corrente	Saldo em 01/01/2024	Não corrente	Corrente
Financiamento - BPI (I)	1.094.216,68	384.314,53	361.245,18	745.559,71	-	384.152,09
Financiamento - Turismo de Portugal (II)	1.029.411,77	441.176,48	588.235,29	1.029.411,77	361.176,98	148.496,62
	2.123.628,45	**825.491,01**	**949.480,47**	1.774.971,48	361.176,98	532.648,71
Valor em dívida			1.774.971,48			893.825,69

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

Prazos de reembolso:	31/12/2023	31/12/2024
Menos de 1 ano	949.480,47	532.648,71
1 a 2 anos	531.373,35	148.496,62
2 a 3 anos	147.058,82	148.496,62
3 a 4 anos	147.058,84	64.183,74
4 a 5 anos	-	-
Mais de 5 anos	-	-
	1.774.971,48	893.825,69

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

(II) Trata-se de um empréstimo concedido, em 2012, mas utilizado somente em 2016, no âmbito do programa Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas (Jessica) destinado a regeneração, reabilitação e revitalização económica em meio urbano. O valor total do empréstimo concedido ascende aos 2.500.000 euros, tendo sido utilizado até ao período findo em 31/12/2024, o montante de 1.250.000,00 euros, reembolsável no prazo de 10 anos, após a sua utilização. Em 2020, e como consequência da situação pandémica originada pela COVID-19, foi atribuido pelo Turismo de Portugal, uma moratória de um ano para a amortização de capital, prolongando adicionalmente pelo mesmo período a devolução do capital em dívida.

NOTA 17. FORNECEDORES

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, o movimento ocorrido na rubrica de Fornecedores, foi o seguinte:

		31/12/2023			31/12/2024	
Fornecedores:	Saldo em 01/01/2023	Não corrente	Corrente	Saldo em 01/01/2024	Não corrente	Corrente
Fornecedores conta corrente	3.564.615,25	-	5.003.433,06	5.003.433,06	-	4.358.820,57
Fornecedores entidades relacionadas (I)	9.873.288,29	-	5.470.549,01	5.470.549,01	-	621.536,60
	13.437.903,54	-	10.473.982,07	10.473.982,07	-	4.980.357,17

A antiguidade dos saldos de Fornecedores a 31/12/2024, foi a seguinte:

	0-30 dias	31-60 dias	61-90 dias	>90 dias	Total
Fornecedores conta corrente	2.194.650,07	1.376.478,08	4.091,68	783.600,74	4.358.820,57
Fornecedores entidades relacionadas	618.908,38	-	-	2.628,22	621.536,60
	2.813.558,45	1.376.478,08	4.091,68	786.228,96	4.980.357,17

(I) A variação do saldo da rubrica Fornecedores Entidades Relacionadas, no período findo em 31/12/2024, deve-se ao pagamento do Fee de Gestão (CML), dos anos anteriores, ao Município. O saldo no final do período, é composto maioritariamente pela estimativa da contrapartida devida à CML com o Fee de Gestão (CML) de 2024, no valor de 608.985,30 euros.

NOTA 18. RÉDITO

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, os movimentos ocorridos na rubrica de Rédito foram os seguintes:

	31/12/2023			31/12/2024		
	Mercado interno	Mercado externo	Total	Mercado interno	Mercado externo	Total
Prestações de serviços (I) (II)	45.687.811,97	-	45.687.811,97	48.885.216,32	-	48.885.216,32
Reversões	-	-	-	874,88	-	874,88
Outros rendimentos e ganhos (III) (IV)	3.735.546,10	-	3.735.546,10	5.184.794,13	-	5.184.794,13
	49.423.358,07	**-**	**49.423.358,07**	**54.070.885,33**	**-**	**54.070.885,33**
Juros obtidos	37.907,43	-	37.907,43	143.582,92	-	143.582,92
Total	**49.461.265,50**	**-**	**49.461.265,50**	**54.214.468,25**	**-**	**54.214.468,25**

(I) Na rubrica Prestações de Serviços, no período findo em 31/12/2023, face ao periodo anterior, registou-se um crescimento de 2.676.309,87 euros (+6,2%), em consequência da melhoria geral do enquadramento económico.

(II) Na rubrica Prestações de Serviços, no período findo em 31/12/2024, face ao periodo anterior, registou-se um crescimento de 3.197.404,35 euros (+7,0%), em consequência, quer do reconhecimento como receita prórpia do produto total das contraordenações leves, quer da melhoria geral do enquadramento económico.

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

(IV) Na rubrica Outros Rendimentos e Ganhos, no período findo em 31/12/2024, foram registados os rendimentos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com o Município, no valor de 3.781.085,49 euros.

NOTA 19. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, a repartição dos Fornecimentos e Serviços Externos, foi a seguinte:

Fornecimentos e serviços externos:	31/12/2023	31/12/2024
Fee Gestão CML (I)	1.194.503,24	557.989,13
Serviços Especializados	1.563.678,71	1.991.499,32
Publicidade e Propaganda	541.576,88	593.769,27
Vigilância e Segurança	963.397,32	1.048.005,89
Conservação e Reparação Via Pública (II)	461.761,16	1.077.618,66
Conservação e Reparação Mobilidade (III)	960.422,48	1.421.760,33
Ferramentas e Utensílios Outros (IV)	780.227,17	1.164.576,35
Eletricidade	635.338,64	764.920,57
Outras Rendas e Alugueres	303.479,80	318.291,65
Comunicações	2.015.033,21	1.409.822,35
Seguros (V)	423.854,74	658.936,19
Limpeza, Higiene e Conforto	468.129,41	503.077,41
Outros Serviços	962.275,40	922.797,28
Restantes Gastos	5.672.383,48	6.449.210,61
	16.946.061,64	18.882.275,01

(I) Em 2024, a variação da rubrica deve-se ao aumento dos gastos relevantes para o cálculo do Fee (FSE, Gastos com Pessoal, etc.).

(II) Em 2024, o aumento nesta rubrica esulta essencialmente no volume de intervenções de manutenções dos lugares de estacionamento e melhoramento das condições de mobilidade da cidade.

(III) Em 2024, a variação na rubrica deve-se ao aumento dos gastos com a manutenção da rede SLAT (semáforos), bem como, dos gastos com a manutenção da operação GIRA.

(IV) Em 2024, o aumento nesta rubrica deve-se à a renovação de licenciamentos (anuais) de software, para os diversos sistemas implementados.

(V) Em 2024, a variação da rubrica está diretamente relacionada com ajustes de prémios, imputações ao exercício findo e a entrada em vigor da nova apólice de seguros para o triénio 2023-2026.

NOTA 20. GASTOS COM PESSOAL E REMUNERAÇÕES DOS ORGÃOS SOCIAIS

GASTOS COM PESSOAL

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, a repartição dos Gastos com Pessoal, foi a seguinte:

Gastos com Pessoal:	31/12/2023	31/12/2024
Remunerações dos orgãos sociais	113.853,54	130.288,40
Remunerações do pessoal	16.396.228,12	17.167.495,65
Indemnizações	71.212,67	107.516,94
Encargos sobre remunerações	3.572.535,62	3.761.990,25
Seguros	757.776,89	1.157.289,30
Gastos de acção social	7.492,72	7.569,35
Outros gastos com pessoal	462.871,22	673.974,03
	21.381.970,78	**23.006.123,92**

	2023	2024
Número médio de trabalhadores	782	769

REMUNERAÇÕES ORGÃOS SOCIAIS

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, a repartição das Remunerações dos Orgãos Sociais, foi a seguinte:

Orgãos Sociais:	31/12/2023	31/12/2024
Conselho de Administração (I)	113.853,54	130.288,40
Fiscal Único (II)	11.367,24	11.367,24
	125.220,78	**141.655,64**

(I) Em 03/06/2024 foi aprovada em Assembleia Geral, a proposta nº 339/CM/2024 de 29/05/2024, relativa a nomeação do novo Vogal Executivo do Conselho de Administração e saída da anterior Vogal Executivo do Conselho de Administração, com efeitos a partir de 03/06/2024. Em 31/12/2024 apenas são remunerados o Presidente e o Vogal Executivo do Conselho de Administração.

(II) Valor relevado em Fornecimentos e Serviços Externos.

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

No exercício findo em 31/12/2024, a valorização ocorrida dos Gastos com Pessoal resulta do aumento das renumerações dos trabalhadores, num cenário de inflação controlada, bem como na efetivação da aplicação do novo modelo de progressão nas carreiras, e os consequentes encargos (seguros e segurança social) associados.

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

OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, a repartição dos Outros Rendimentos e Ganhos, foi a seguinte:

Outros rendimentos e ganhos:	31/12/2023	31/12/2024
Rendimentos suplementares (I) (II)	2.544.531,51	4.021.766,16
Rendimentos e ganhos em inv. não financeiros	450.454,13	485.876,54
Outros rendimentos e ganhos (III) (IV)	740.560,46	677.151,43
	3.735.546,10	5.184.794,13

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

(II) No exercício de 2024, estão incluidos na rubrica os rendimentos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com a Câmara Municipal de Lisboa (CML), no valor de 3.781.085,49 euros, de acordo com o mencionado na nota 23.

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

(IV) No período findo em 31/12/2024, estão incluídos na rubrica os seguintes rendimentos: Subsídio do FEDER (Lisboa 2020), no valor de 136.832,76 euros, Subsídio do PORLisboa (QREN), no valor de 48.272,64 euros, Subsídio do Turismo de Portugal, no valor de 394.270,32 euros e proveitos resultantes de correções de períodos anteriores, no valor de 33.056,00 euros.

OUTROS GASTOS E PERDAS

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, a repartição dos Outros Gastos e Perdas, foi a seguinte:

Outros gastos e perdas:	31/12/2023	31/12/2024
Impostos	32.383,26	33.993,51
Gastos e perdas em inv. não financeiros	36.028,88	2.040,00
Outros gastos e perdas (V) (VI)	2.333.188,81	3.886.364,05
	2.401.600,95	3.922.397,56

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

(VI) No periodo findo em 31/12/2024, estão incluidos na rubrica os gastos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com a Câmara Municipal de Lisboa (CML), no valor de 3.781.085,49 euros, de acordo com o mencionado na nota 23.

NOTA 22. GASTOS/REVERSÕES DE DEPRECIAÇÃO E DE AMORTIZAÇÃO

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, os movimentos ocorridos nas rubricas de Gastos com Depreciações e Amortizações, foram os seguintes:

	31/12/2023			31/12/2024		
	Gastos	Reversões	Total	Gastos	Reversões	Total
Propriedades de investimento	51.010,38	-	51.010,38	51.010,38	-	51.010,38
Ativos fixos tangíveis	5.783.129,26	-	5.783.129,26	5.796.232,58	-	5.796.232,58
Ativos intangíveis	674.518,71		674.518,71	366.184,50		366.184,50
	6.508.658,35	-	6.508.658,35	6.213.427,46	-	6.213.427,46

NOTA 23. PARTES RELACIONADAS

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, as transações e saldos entre a Emel e empresa relacionadas, são apresentados no quadro seguinte:

Transações:	31/12/2023	31/12/2024
Serviços adquiridos	1.570.000,00	495.110,00
Serviços faturados (I) (II)	2.134.217,78	3.781.085,49

Saldos:	31/12/2023	31/12/2024
Contas a receber (III)	67.215,09	58.873,09
Contas a pagar (IV)	5.470.549,01	621.536,60
Acréscimo de gastos (V)	(375.496,76)	62.879,13
Outros Devedores e Credores (Contraordenações) (VI)	12.478.172,44	12.478.172,44

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

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

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

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

(IV) O saldo constante nas Contas a Pagar, o valor de 621.536,60 euros, é essencialmente referente à estimativa da divida do Fee de Gestão (CML) respeitante ao exercício de 2024.

(V) O montante registado em Acréscimo de Gastos, de 12.478.172,44 euros, será regularizado pelo Município em 2025, por contrapartida da faturação do Fee de Gestão (CML) de 2024, que foi faturado incialmente com base na melhor estimativa à data.

(VI) O montante registado em Outros Devedores e Credores (Contraordenações), de 12.478.172,44 euros, será regularizado ao Município, em 2025, por contrapartida da dacão em pagamento do Ativo em Curso do Funicular da Graça (Percurso da Graça), pelo valor de mercado de 7.650.381,58, de acordo com a Proposta n.º 18/2025 de22 de janeiro de 2025.

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 31/12/2023 e em 31/12/2024, foi o seguinte:

	31/12/2023	31/12/2024
Imposto corrente	500.808,88	509.908,65
Imposto diferido	-	-
Imposto sobre rendimento do exercício	**500.808,88**	**509.908,65**

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, a reconciliação entre a taxa de Imposto sobre o Rendimento e a taxa efetiva de imposto, foi a seguinte:

Imposto sobre Rendimento:	31/12/2023	31/12/2024
Resultado Antes de Impostos	1.853.261,24	2.068.915,69
Taxa de imposto	21%	21%
Imposto expetável	389.184,86	434.472,29
Efeito fiscal gerado por:		
Valores a acrescer	63.787,26	10.354,20
Valores a deduzir	(23.739,12)	(9.435,97)
Tributação autónoma	24.597,38	26.013,61
Derrama estadual	16.319,00	17.222,95
Derrama municipal	30.659,50	31.111,47
Imposto sobre rendimento do exercício	**500.808,88**	**509.738,55**
Taxa efetiva de Imposto	**27%**	**25%**

Sobre Impostos Diferidos, ver Nota 8 do presente Anexo.

NOTA 25. GARANTIAS PRESTADAS

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, as Garantias Prestadas pela Empresa, foram as seguintes:

Garantias:	31/12/2023	31/12/2024
Turismo de Portugal (Jessica) (I)	2.500.000,00	2.500.000,00
Ministério da Administração Interna (MAI)	16.750,00	16.750,00
Comarca de Lisboa Oeste (II)	30.000,00	30.000,00
Comarca de Lisboa (III)	19.504,00	19.504,00
PSP (Lic. Autoproteção Seg. Privada)	16.750,00	16.750,00
Sociedade Vulcalino (IV)	830.723,79	730.723,79
Autoridade Tributária (V)	550.000,00	550.000,00
Santa Casa da Misericórdia de Lisboa (VI)	549.180,00	549.180,00
Mobi.E (VII)	6.535,73	6.535,73
IJMC Group (VIII)	8.500,00	8.500,00
	4.519.443,52	4.427.943,52

(I) A Emel, a pedido do Turismo de Portugal, prestou uma garantia bancária para fazer face ao eventual incumprimento do reembolso do empréstimo bancário concedido de 2.500.000,00 euros. Até ao período findo em 31/12/2024, o Turismo de Portugal apenas tinha transferido para a Empresa 1.250.000,00 euros, para melhor detalhe consultar a Nota 16.

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

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

(IV) Garantia prestada ao abrigo do contrato de arrendamento das instalações da GIRA (sistema de bicicletas públicas partilhadas de Lisboa). Em 2023, foi efetuado um reforço da garantia para as novas instalações da Fiscalização e serviços de apoio, no valor de 800.000,00 euros. Em 2024, o valor da garantia reduziu-se para 700.000,00 euros.

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

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

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

(VIII) Garantia prestada na sequência do contrato de arrendamento, a 5 anos, das novas instalações da Manutenção da Emel, à IJMC Group.

NOTA 26. SUBSÍDIOS E OUTROS APOIOS

Durante os períodos findos em 31/12/2023 e em 31/12/2024, o movimento ocorrido na quantia escriturada dos Subsídios ao Investimento e à Exploração, foi o seguinte:

31/12/2023

Subsídios ao Investimento	Saldo em 01/01/2023	Recebidos	Imputação a Resultados	Correções e Transf.	Reembolso	Saldo em 31/12/2023
FEDER - Lisboa 2020 (I)	638.552,86	-	136.832,76	-	-	501.720,10
Turismo Portugal (II)	2.180.778,24	-	394.270,32	-	-	1.786.507,92
POR Lisboa (III)	1.564.839,94	-	48.272,64	-	-	1.516.567,30
	4.384.171,04	-	579.375,72	-	-	3.804.795,32
Subsídios à Exploração						
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
Total	4.384.171,04	-	579.375,72	-	-	3.804.795,32

31/12/2024

Subsídios ao Investimento	Saldo em 01/01/2024	Recebidos	Imputação a Resultados	Correções e Transf.	Reembolso	Saldo em 31/12/2024
FEDER - Lisboa 2020 (I)	501.720,10	-	136.832,76		-	364.887,34
Turismo Portugal (II)	1.786.507,92	-	394.270,32	-	-	1.392.237,60
POR Lisboa (III)	1.516.567,30	-	48.272,64	-	-	1.468.294,66
	3.804.795,32	-	579.375,72	-	-	3.225.419,60
Subsídios à Exploração						
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
Total	3.804.795,32	-	579.375,72	-	-	3.225.419,60

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

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

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

NOTA 27. ACONTECIMENTOS APÓS A DATA DO BALANÇO

Na presente data, o Conselho de Administração, não tem conhecimento de quaisquer fatos ou acontecimentos posteriores a 31 de Dezembro de 2024, 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 2024 foram aprovadas pelo Conselho de Administração em 14 de março de 2025, sendo posteriormente remetidas ao Município de Lisboa para aprovação.

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Assinado por: **Nuno Alexandre Cotrim Barão**
Num. de Identificação: 09561841
Data: 2025.03.25 23:05:53+00'00'
Certificado por: **Ordem dos Contabilistas Certificados**
Atributos certificados: **Membro da OCC nº 56255**

Nuno Cotrim Barão

ORDEM DOS CONTABILISTAS CERTIFICADOS

A ADMINISTRAÇÃO

Assinado de forma digital por Carlos Silva
Dados: 2025.03.26 15:49:36 Z

Carlos Silva

Carlos Silva
(Presidente do Conselho de Administração)

Assinado por: **ANA RITA CORREIA GONÇALVES**
Num. de Identificação: 11806412
Data: 2025.03.26 16:00:47+00'00'

Ana Rita Gonçalves
(Vogal do Conselho de Administração)

Assinado de forma digital por Sandra Cortez
Dados: 2025.03.26 16:19:07 Z

Sandra Cortez

Sandra Cortez
(Vogal do Conselho de Administração)