



NESTE PARQUE A MOBILIDADE É MAIS LEVE ←

**BICI
PARK**®



EMPRESA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E ESTACIONAMENTO DE LISBOA
RELATÓRIO E CONTAS 2021

ÍNDICE

Índice.....	i
Índice de Tabelas.....	iii
Índice de Gráficos.....	v
Índice de Figuras	ix
Relatório de Gestão.....	11
Mensagem do Presidente	1
Sumário Executivo.....	5
Órgãos Sociais	13
1. A EMEL em 2021.....	15
2. Estacionamento.....	23
2.1. Via Pública	23
2.2. Parques.....	36
2.3. Residentes	41
2.4. Atividades de Suporte	47
2.4.1. Fiscalização	48
2.4.2. Contraordenações	53
2.4.3. Meios de Pagamento	54
2.4.4. Serviços Técnicos.....	63
2.4.5. Atendimento	72
3. Mobilidade	81
3.1. Meios Mecânicos.....	81
3.2. GIRA. Bicicletas de Lisboa.....	86
3.3. Ciclovias.....	92

3.4.	Gestão da Rede SLAT.....	95
3.5.	Mobilidade Elétrica	100
3.6.	Gestão de Túneis.....	103
3.6.1.	Túnel da Avenida João XXI.....	103
3.6.2.	Túnel do Marquês de Pombal	104
4.	Inovação	107
4.1.	Sistemas de Informação	107
4.2.	Projetos Europeus	110
5.	Presença EMEL	117
5.1.	Promoção de boas práticas de mobilidade	117
5.2.	Responsabilidade social corporativa.....	122
6.	Recursos Humanos.....	127
6.1.	Caracterização dos Recursos Humanos.....	129
6.2.	ACADEMIA EMEL	134
7.	Estrutura EMEL.....	139
8.	Análise Económica.....	151
8.1.	Investimento	151
8.2.	Rendimentos	154
8.3.	Análise Integrada.....	159
9.	Factos Relevantes.....	163
10.	Perspetivas Futuras	165
11.	Proposta de Aplicação dos Resultados.....	169
	Demonstrações Financeiras	171

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 2-1 Novos lugares em ZEDL que já se encontravam em exploração.....	26
Tabela 2-2 Aberturas em novas ZEDL.....	26
Tabela 2-3 Lista de lugares de estacionamento por ZEDL e tarifa 2020 - 2021	29
Tabela 2-4 Lista de lugares de estacionamento por ZEDL e tarifa 2020 – 2021 (continuação) ..	30
Tabela 2-5 Lista de lugares de estacionamento por ZEDL e tarifa 2020 - 2021 (continuação II)	31
Tabela 2-6 Lista de lugares de estacionamento por ZEDL e tarifa 2020 - 2021 (conclusão).....	32
Tabela 2-7 Síntese dos lugares disponíveis para estacionamento nas ZEDL 2020 - 2021	32
Tabela 2-8 Lugares geridos pela EMEL ao abrigo de contratos de exploração 2020 - 2021.....	32
Tabela 2-9 Evolução do número de lugares em ZAAC 2020 - 2021	34
Tabela 2-10 Evolução dos lugares disponíveis na via pública por coroa tarifária 2020 - 2021...	35
Tabela 2-11 Evolução dos lugares em parques 2017 - 2021.....	38
Tabela 2-12 Dísticos válidos por ZEDL e ZAAC - 2021	42
Tabela 2-13Evolução do rácio de AFT Apeados por lugar em exploração 2017 - 2021.....	48
Tabela 2-14 Evolução do volume de operações 2017 - 2021	49
Tabela 2-15 Número de parquímetros por ZEDL	55
Tabela 2-16 Número de lugares repintados por ZEDL 2021	70
Tabela 6-1 Evolução do quadro de pessoal e do número de estagiários no final de ano 2017 - 2021.....	130
Tabela 6-2 Movimentações no quadro de pessoal em 2021	131
Tabela 6-3 Distribuição dos colaboradores por categorias 2021.....	131
Tabela 6-4 Síntese de indicadores de formação 2020 - 2021	136
Tabela 6-5 Desagregação do total de horas de formação por tema formativo.....	137
Tabela 8-1 Repartição do investimento executado em 2021	152

Tabela 8-2 Evolução dos lugares por coroa tarifária 2017 - 2021.....	154
Tabela 8-3 Evolução da estrutura de gastos 2017 - 2021 (%)	160
Tabela 8-4 Evolução dos rendimentos por rubrica (milhares de euros) 2017 - 2021.....	161
Tabela 8-5 Demonstração de resultados sintética (milhares de euros) 2017 - 2021	161
Tabela 8-6 Evolução dos indicadores financeiros 2017 - 2021	162

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1-1 Evolução EMEL 2011 - 2021 I	16
Gráfico 1-2 Evolução EMEL 2011 - 2021 II	17
Gráfico 1-3 Evolução dos rendimentos de atividades de exploração 2017 - 2021	19
Gráfico 2-1 Evolução dos novos lugares ordenados em cada ano 2017 - 2021.....	24
Gráfico 2-2 Evolução dos rendimentos de estacionamento na via pública 2017 - 2021	25
Gráfico 2-3 Evolução da distribuição tarifária 2019 - 2021.....	27
Gráfico 2-4 Evolução da proporção dos lugares por tarifa 2017 - 2021	28
Gráfico 2-5 Evolução do número de bolsas de estacionamento de motociclos e HotSpots instalados 2017 - 2021	28
Gráfico 2-6 Variação líquida do número de lugares por tarifa 2020 - 2021	35
Gráfico 2-7 Evolução do número de lugares em parques 2017 - 2021.....	36
Gráfico 2-8 Evolução dos rendimentos de estacionamento em parques 2017 - 2021.....	37
Gráfico 2-9 Evolução da rede de parques EMEL em 2021	40
Gráfico 2-10 Evolução dos rendimentos de produtos de residentes 2017 - 2021.....	41
Gráfico 2-11 Evolução do número de lugares reservados a residentes em proporção dos lugares tarifados 2017 - 2021	43
Gráfico 2-12 Distribuição do rácio de dísticos por lugar nas ZEDL e ZAAC	44
Gráfico 2-13 Distribuição da proporção de dísticos de usufruto por ZEDL e ZAAC	45
Gráfico 2-14 Evolução do rácio de dísticos de residente por lugar nas ZEDL	46
Gráfico 2-15 Evolução das operações de fiscalização 2017 - 2021	49
Gráfico 2-16 Evolução da proporção das operações relacionadas com prioridades EMEL	50
Gráfico 2-17 Evolução dos rendimentos decorrentes de operações de fiscalização 2017 - 2021	50
Gráfico 2-18 Evolução da emissão de denúncias e avisos por aft e por dia 2017 - 2021	51

Gráfico 2-19 Evolução da área de exploração 2017 - 2021.....	51
Gráfico 2-21 Evolução do tempo médio de espera por desbloqueio 2017 - 2021	52
Gráfico 2-22 Evolução do volume de autos notificados 2017 - 2021	53
Gráfico 2-23 Evolução do número médio de avarias por parquímetro 2017 - 2021	56
Gráfico 2-24 Avarias por parquímetro nas ZEDL.....	57
Gráfico 2-25 Proporção de avarias decorrentes de atos de vandalismo	58
Gráfico 2-26 Evolução da proporção de estacionamento de rotação pago por meios eletrónicos	60
Gráfico 2-27 Evolução da proporção de pagamento por meios eletrónicos 2017 - 2021	61
Gráfico 2-28 Evolução mensal da repartição do pagamento de estacionamento de rotação Apps vs Parquímetro	62
Gráfico 2-29 Evolução do consumo de eletricidade da EMEL 2017 - 2021 (€)	64
Gráfico 2-30 Evolução trimestral da repartição de recolhas parquímetros vs parques e outros	65
Gráfico 2-31 Evolução do número médio de visitas diárias do serviço de coleta aos parquímetros 2017 - 2021.....	66
Gráfico 2-32 Evolução dos gastos com vigilância e segurança 2017 - 2021 (€)	66
Gráfico 2-33 Evolução da composição da frota eletrificados vs combustão 2017 - 2021	68
Gráfico 2-34 Distribuição da frota EMEL por área funcional 2017 - 2021	68
Gráfico 2-35 Repartição mensal do volume de intervenções fornecedor externo vs equipa interna	71
Gráfico 2-36 Evolução do volume de atendimentos presenciais 2017 - 2021 e pedidos de dístico à Loja Virtual 2021.....	72
Gráfico 2-37 Evolução mensal do volume de atendimentos presenciais 2020 vs 2021	73
Gráfico 2-38 Evolução mensal dos atendimentos presenciais e dos pedidos de dístico à Loja Virtual	73
Gráfico 2-39 Evolução mensal das emissões e renovações de dísticos renovação automática e presencial vs Loja Virtual.....	74

Gráfico 2-40 Evolução dos tempos médios de espera por categoria 2019 - 2021	76
Gráfico 2-41 Evolução do volume de chamadas atendidas e da proporção de chamadas perdidas 2017 - 2021.....	76
Gráfico 2-42 Evolução do número de chamadas recebidas relacionadas com sistemas de mobilidade 2019 - 2021	77
Gráfico 2-43 Evolução do volume de interações escritas por categoria 2017 - 2021.....	78
Gráfico 3-1 Evolução do número de viagens por bicicleta e por dia - média anual 2017 - 2021	86
Gráfico 3-2 Evolução dos rendimentos do GIRA. Bicicletas de Lisboa 2017 - 2021.....	87
Gráfico 3-3 Evolução das estações ativas e das bicicletas disponíveis 2017 - 2021	87
Gráfico 3-4 Evolução do número de viagens totais e das viagens diárias por bicicleta 2017 - 2021	88
Gráfico 3-5 Evolução das estações ativas e da transação de passes 2017 - 2021	88
Gráfico 3-6 Evolução da rede do GIRA. Bicicletas de Lisboa em 2021	90
Gráfico 3-7 Evolução do número de acidentes com bicicletas GIRA e de feridos 2017 - 2021 ..	91
Gráfico 3-8 Evolução do número de acidentes totais com bicicletas GIRA 2017 - 2021	91
Gráfico 3-9 Evolução da rede de ciclovias concretizada pela EMEL 2021	95
Gráfico 3-10 Evolução da modernização da rede SLAT 2021.....	97
Gráfico 3-11 Evolução da proporção de dísticos verdes no total de dísticos	100
Gráfico 3-12 Evolução mensal da receitas com carregamento de veículos elétricos	102
Gráfico 3-13 Rede EMEL de carregadores de veículos elétricos.....	103
Gráfico 4-1 Rede BiciPark.....	114
Gráfico 5-1 Evolução mensal dos atendimentos realizados pelo Gabinete de Apoio ao Colaborador.....	124
Gráfico 6-1 Evolução mensal do número de casos de Covid 19 entre colaboradores da EMEL 2020 - 2021	127
Gráfico 6-2 Variação do número de colaboradores no fim do ano face ao final do ano anterior 2017 - 2021.....	129

Gráfico 6-3 Número de colaboradores contratados por estrutura orgânica.....	130
Gráfico 6-4 Distribuição etária dos colaboradores da EMEL 2021.....	132
Gráfico 6-5 Distribuição dos colaboradores em função do nível de ensino 2021	132
Gráfico 6-6 Evolução dos gastos com pessoal Per Capita Base 2017 = 100%.....	133
Gráfico 6-7 Evolução do número de colaboradores, gastos com pessoal e lugares sob gestão base 2017 = 100% 2017 - 2021.....	134
Gráfico 6-8 Evolução do número de ações de formação realizadas 2017 - 2021	135
Gráfico 7-1 Evolução dos contratos decorrentes de concursos públicos e valor contratual associado.....	142
Gráfico 8-1 Evolução do investimento realizado 2017 - 2021	153
Gráfico 8-2 Evolução conjunta do investimento realizado e dos Contratos Mandato executados 2017 - 2021.....	153
Gráfico 8-3 Evolução da tarifa média 2017 - 2021.....	155
Gráfico 8-4 Evolução mensal da RMLD 2020 - 2021	156
Gráfico 8-5 Evolução dos rendimentos e lugares em exploração Base 2017 = 100%.....	156
Gráfico 8-6 Evolução dos rendimentos operacionais (milhões de euros) 2019 - 2021	157
Gráfico 8-7 Evolução da repartição das receitas por parque 2020 - 2021.....	158
Gráfico 8-8 Repartição dos rendimentos de exploração 2021	159
Gráfico 8-9 Evolução das vendas serviços prestados vs FSE (sem Fee) + gastos com pessoal Base 2017 = 100% 2017 - 2021.....	160

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 2-1 Intervenções em áreas contíguas à via pública	33
Figura 2-2 Imagem de Bairro Histórico	34
Figura 2-3 Parque do Hub Criativo do Beato.....	39
Figura 2-4 Imagens da última versão do ePark	60
Figura 2-5 Caracterização das viaturas da frota operacional EMEL.....	69
Figura 2-6 Imagem alusiva à proporção de atendimentos online	75
Figura 3-1 Átrio de acesso aos elevadores da Rua dos Fanqueiros	82
Figura 3-2 Elevador da Sé.....	83
Figura 3-3 Escadas da Mouraria	84
Figura 3-4 Obras em curso no Funicular da Graça	85
Figura 3-5 Escola profissional Gustave Eiffel.....	89
Figura 3-6 Avenida Afonso Costa	92
Figura 3-7 Ciclovía obtida da via de circulação automóvel	93
Figura 3-8 Projeto com espaço amplo para todos os modos.....	93
Figura 3-9 Ponte ciclopédonal sobre o rio Trancão (obra em curso).....	94
Figura 3-10 Ciclovía em espaço pedonal.....	94
Figura 3-11 Utilizadores do GIRA. Bicicletas de Lisboa recolhem bicicletas de uma estação do sistema	96
Figura 3-12 Circulação pedonal em Lisboa.....	96
Figura 3-13 Sistema Inteligente da Mobilidade de Lisboa	98
Figura 3-14 Representação da rede viária no modelo de tráfego	98
Figura 3-15 Modelação das viagens no GIRA. Bicicletas de Lisboa	99
Figura 3-16 Dispositivo de informação de utilização de velocípedes	99

Figura 3-18 Imagem marca LEVE.....	101
Figura 4-1 Imagem do projeto RESTART	111
Figura 4-2 Logotipo do TInnGO	111
Figura 4-3 Imagem de promoção do inquérito do TInnGO.....	112
Figura 4-4 Logotipo do VoxPop	113
Figura 4-5 Logotipo do BiciPark.....	113
Figura 4-6 Imagem do BiciPark no parque da Graça.....	115
Figura 5-1 Entrada do Velo-city na FIL	118
Figura 5-2 Imagem do projeto Pela Cidade Fora.....	120
Figura 5-3 Imagem da Escolinha da Bicicleta	121
Figura 5-4 Imagem de promoção do Campo de Férias da Páscoa	122
Figura 5-5 Rótulo Europeu de Responsabilidade Social.....	124
Figura 6-1 Imagem do programa Qualifica	136
Figura 7-1 Estrutura organizacional da EMEL.....	139
Figura 7-2 Estrutura da área de Aprovisionamento e Contratação Pública.....	140
Figura 7-3 Pormenor do <i>layout</i> da ferramenta de Gestão de Contratos desenvolvida no BPM	142

RELATÓRIO DE GESTÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE



A persistência da pandemia e os constrangimentos que levantou à atividade da EMEL em 2021, não foram suficientes para impedir a sua ação na construção da sustentabilidade que, cada vez mais, caracteriza a mobilidade em Lisboa.

É verdade, houve dificuldades. O papel das receitas do estacionamento é, e continuará a ser, muito importante no desempenho económico e na capacidade de intervenção da EMEL. O Município, uma vez mais, mostrou a sua confiança na empresa, no nosso talento para materializar uma estratégia de fundo, essencial para a qualidade de vida dos lisboetas, e preservou a solidez financeira da organização, indispensável para os desafios do futuro.

A EMEL, hoje madura, que nasceu da gestão do estacionamento, soube olhar para lá das dificuldades e fazer de 2021 um ano de conquistas, um ano mais de afirmação de um agente de mobilidade abrangente, integrado, moderno, capaz e com visão.

Abrangente, porque, para lá do estacionamento, hoje a atividade da empresa toca múltiplas dimensões da mobilidade.

Integrado, como um agente de mobilidade deve ser, porque cada instrumento, gerido isoladamente, oferece muito menos do que aquilo que é capaz de somar quando pensado em conjunto com outras soluções.

Moderno, porque vamos à procura das soluções mais inovadoras, desenvolvidas com parceiros de referência a nível internacional, e dotamo-nos dos meios mais eficazes para as materializar.

Capaz, porque não basta conhecer os problemas e desenvolver soluções, é preciso saber implementá-las, mantê-las e permanentemente melhorá-las.

Com visão, uma visão de futuro, da sustentabilidade do amanhã que começa a ser construída hoje, com uma cultura completamente diferente daquela que acolheu a EMEL há 27 anos.

É certo que a estratégia de alavancar o poder de intervenção na mobilidade suave sobre a rentabilidade que a EMEL consegue extrair da gestão de estacionamento não teve, no ano que passou, condições para se estender, mas este facto apenas vem sublinhar o que foi conseguido.

Depois de, em 2020, em plena chegada da Covid 19, termos tomado a decisão de internalizar todas as operações de suporte ao GIRA. Bicicletas de Lisboa, um ano volvido conseguimos concretizar uma expansão da rede que há muito pretendíamos, que a cidade pretendia, mas que problemas diversos teimavam em impedir – passámos de 84 estações em janeiro de 2021 para 102 estações em atividade no final do ano, e continuamos a expandir, hoje já com uma rede de 116 estações. A disponibilidade da frota acompanhou este crescimento e são já comuns os dias com mais de 10 000 viagens nas nossas bicicletas.

Com tanta gente a andar de bicicleta, a cidade começa a aprender a conviver melhor com este modo e, o número relativo de acidentes por viagem tem-se mantido estável. Mas a verdade é que quantas mais viagens existirem, maior será a probabilidade de acontecerem acidentes, sendo primordial, para o prevenir, disponibilizar uma rede de ciclovias que dê a esta gente, e a muitos outros, o conforto e a segurança de que precisam, para que a circulação em bicicleta não seja um risco. A EMEL tem desenvolvido uma grande capacidade de implementação de ciclovias, uma área de grande complexidade – no primeiro ano em que abraçámos estes trabalhos não conseguimos ir além de algumas centenas de metros, mas em 2021 já ultrapassámos os 27 quilómetros e meio, e estamos a construir uma ligação ao concelho de Loures que inclui uma ponte ciclopedonal sobre o Rio Trancão.

Para aqueles que preferem utilizar a sua própria bicicleta, mas que se confrontam com dificuldades para a arrumar nos momentos em que não está em uso – porque muitas casas em Lisboa têm áreas pequenas e outras, que até são mais generosas, ficam em andares elevados, sem acesso por elevador –, para estes, a EMEL já instalou bicicletários, espaços fechados de acesso reservado, em 13 dos seus parques. É a rede BiciPark, que ainda considera planos de expansão a outros parques EMEL, num projeto que contemplou ainda a elaboração de um

manual para a instalação de espaços com estas características por outros interessados, poupando-lhes tempo e recursos no projeto e planeamento.

O BiciPark resulta do envolvimento, que promovemos ativamente, em projetos europeus que visam a inovação no desenvolvimento de soluções para obstáculos que se erguem à adoção de modos suaves, ou a uma mobilidade mais sustentável. Muitas vezes há que procurar esses obstáculos, que podem não ser evidentes – foi o que fizemos no TInnGO, em que fomos investigar que condicionalismos, associados ao género, levam a que menos mulheres do que homens usem a bicicleta nas suas deslocações. Atualmente estamos empenhados numa abordagem à rede de interfaces rodoviários, no âmbito do projeto RESTART, e na implementação de uma ferramenta sofisticada para, por intermédio de uma rede de sensores, conseguirmos, finalmente, uma gestão flexível dos lugares reservados para cargas e descargas.

Mobilidade suave também é inclusão. A determinação da EMEL permitiu que em 2021 inaugurássemos o Elevador da Sé. Este elevador vem integrar uma rede de percursos pedonais, assistidos mecanicamente, para acesso à colina do Castelo, por sinal a área de Lisboa com maior proporção de residentes idosos. A EMEL já instalou e mantém as Escadas Rolantes da Mouraria e assegura a disponibilidade dos elevadores do percurso Baixa-Castelo, estando já em construção a estrutura que irá acolher o Funicular da Graça.

Uma abordagem consolidada à sustentabilidade da mobilidade em Lisboa não pode escamotear o papel do automóvel. Há que o acolher e criar condições para que integre este novo paradigma.

A modernização da rede SLAT acelerou em 2021, e foi possível mais que duplicar – chegámos às 460 – o número de interseções equipadas com os novos controladores e sensores, um processo que certamente ficará concluído já neste ano de 2022. À medida que as interseções vão sendo modernizadas, passam a poder integrar o sistema de gestão central, o SIM.Lx, permitindo ampliar os impactos das medidas mitigadoras dos congestionamentos que se geram, ou da priorização do tráfego, por exemplo, de transportes públicos, ajudando a uma melhoria da fluidez da circulação, que já é sensível.

Com a marca LEVE, que desenvolvemos internamente, a EMEL apresenta-se no mercado do carregamento de veículos elétricos, disponibilizando já três *hubs* de carregamento rápido, cada um deles com seis carregadores, ou seja, com capacidade para abastecer 12 veículos em simultâneo – estes *hubs* oferecem grande conveniência aos utilizadores, pela rapidez do carregamento e pela acessibilidade: um fica em Belém, outro no Campo Grande e o terceiro no Parque das Nações. Continuaremos a instalar postos de carregamento nos nossos parques e estamos empenhados na densificação da rede de carregadores na via pública, onde, apesar da morosidade de todo o processo, obtivemos já pareceres prévios favoráveis para 13 novos postos, que prevemos que estejam completamente operacionais no último trimestre de 2022 – a rede que planeamos irá bastante mais longe e garantimos que existirá, pelo menos, um posto de carregamento em cada freguesia da cidade.

2021 também foi ano em que Lisboa acolheu o Velo-city. A EMEL foi a responsável pela organização logística do evento que é, a nível mundial, o maior do género, colocando a utilização da bicicleta e de meios suaves de transporte no centro do planeamento urbano. Apesar dos constrangimentos da pandemia, a organização adotou um inovador formato híbrido – presencial e simultaneamente digital – que se tornou um êxito pela utilização da tecnologia *silent room*, que permitiu ultrapassar os obstáculos decorrentes da necessidade de distanciamento. Foram quatro dias, de seis a nove de setembro, em que o foco recaiu sobre a colocação, no centro da abordagem à mobilidade, da diversidade dos utilizadores – a variedade cultural, demográfica, etnográfica, geográfica, de estilos e de ambientes. No fundo trata-se de considerar o indivíduo e toda a sua circunstância no âmago do planeamento da mobilidade.

É também esta filosofia que está na base do Pela Cidade Fora, o programa desenvolvido pela EMEL, destinado aos mais jovens, e que visa inculcar, desde cedo, a possibilidade de utilização de modos suaves e, em geral, a adoção de boas práticas de mobilidade. Em setembro, por ocasião da Semana da Mobilidade, lançámos a Escolinha da Bicicleta, procurando transmitir aos mais jovens os aspetos a ter em conta para que, no futuro, possam usar este modo com confiança e em segurança. No verão passado já foi possível retomar a realização do Campo de Férias para os filhos dos nossos colaboradores, em que é proposta aos miúdos a participação em atividades que conduzem a uma perceção diferente da mobilidade, ao mesmo tempo que se ofereceu uma resposta para o problema que é, para muitos deles, o cuidado dos filhos em período de férias.

Temos uma postura proativa perante os obstáculos que a vida quotidiana levanta aos nossos colaboradores, procurando trazer alguma facilidade onde aparece a dificuldade. É por isso que a EMEL integra iniciativas como o Pacto para a Conciliação, um grupo de organizações que visam elevar o bem-estar, qualidade de vida e satisfação geral dos colaboradores, ou o iGen-Fórum Organizações para a Igualdade, que procura a criação de condições de verdadeira igualdade de género. Foi por via deste envolvimento, pelas ações desenvolvidas e pela contribuição de toda a sua atividade para uma cidade mais sustentável, que a EMEL foi distinguida, entre as organizações que prestam serviços de interesse geral, com o Rótulo Europeu de Responsabilidade Social SGI, Europe-CSR.

Na EMEL procuramos, mais do que criar oportunidades, fazer com que os nossos colaboradores tenham as capacidades necessárias para as agarrar. Criámos a ACADEMIA EMEL com esse objetivo e em 2021, se houve, em muitos aspetos, lugar a crise, existiu certamente oportunidade à formação – foram realizadas 200 ações, mais de 23 700 horas de formação para os nossos colaboradores.

É a eles, aos nossos colaboradores, que é devido profundo agradecimento, pelo esforço e capacidade com que souberam adaptar-se e, com eles, adaptar a EMEL a estes tempos desafiantes.

Luís Natal Marques

SUMÁRIO EXECUTIVO

A atividade da EMEL ao longo do exercício económico de 2021 fica marcada, pelo segundo ano consecutivo, pelos efeitos da pandemia de Covid 19, com forte destaque para o período de confinamento em que o Município de Lisboa decidiu, uma vez mais, suspender o pagamento das tarifas de estacionamento na via pública, por sinal a principal fonte de receitas da empresa.

A estratégia que vinha sendo seguida, com sucesso, de alavancar a participação da empresa em novas, e mais impactantes, dimensões da gestão da mobilidade, sobre os meios libertos pela exploração do estacionamento, especialmente na via pública, confrontou-se, novamente, com sérios constrangimentos.

O equilíbrio de exploração foi ameaçado pelo encerramento do acesso à principal fonte de rendimentos, por um período que se estendeu ainda por mais dias do que no ano anterior, tendo a CML garantido a sua preservação, e assim a solidez financeira do seu braço empresarial na implementação da política de mobilidade.

ESTACIONAMENTO

A expansão da área de estacionamento ordenado, que até à chegada da pandemia decorria em grande ritmo, quase estagnou, ficando-se, nos últimos dois anos, por um aumento líquido médio de cerca de mil lugares. Nos próximos anos perspectiva-se uma nova intensificação do ritmo de aberturas, mas sem que se chegue aos números de 2018 ou 2019.

A expansão que vem sendo implementada incide sobre áreas de menor pressão de estacionamento, sendo, por isso, incluídas na coroa verde, com a conjugação dos dois fatores a concorrer para uma deterioração da rentabilidade da exploração do estacionamento na via pública. Esta tendência estrutural tem alguma correção com o reajustamento das tarifas fixadas nas áreas mais centrais, essencialmente com recurso às tarifas que já existiam, com subidas de patamar, mas também com a nova tarifa Castanha, já aplicada em cerca de 1 300 lugares em zonas que já não dispunham de condições de rotação. Não existem, para já, quaisquer arruamentos com a nova tarifa preta. Com este reajustamento apurou-se uma subida do preço médio cobrado pela rotação, mas sem que sejam, para já, perceptíveis grandes impactos na receita, necessariamente enviesada pelos efeitos da pandemia – apurou-se uma subida de 2,4%, para pouco mais de 17,1 milhões de euros, com um crescimento claro no último trimestre do ano.

O alargamento da área de estacionamento ordenado acolheu intervenções em algumas parcelas contíguas à via pública, acondicionadas de forma a poderem integrar a oferta de estacionamento, paralelamente à estruturação do espaço urbano – conseguiram-se assim mais de 600 lugares. Prosseguiu-se com o programa de criação de bolsas de estacionamento de

motociclos, mais 66 bolsas, e com a instalação de *HotSpots*, mais 73, para arrumação de veículos utilizados em sistemas de mobilidade partilhada.

Na oferta em parques de estacionamento, o ano de 2021 veio interromper um ciclo de crescimento dos espaços sob gestão da EMEL. Foram incluídos três novos espaços – a Garagem de Arroios, o parque do *Hub* Criativo do Beato e o parque do LIDL da Avenida Infante Dom Henrique – no portfolio da empresa, mas outros quatro foram retirados, e o saldo final traduz-se numa perda de mais de 700 lugares.

Destaque para o projeto piloto, em parceria com o LIDL, em que a gestão centralizada da EMEL abre a perspetiva de acesso dos residentes da cidade aos espaços de estacionamento associados a esta cadeia de distribuição.

Apesar da redução da oferta, os rendimentos de estacionamento em parques registaram um valor em linha com o alcançado em 2020, na ordem dos 3,3 milhões de euros, evidenciando uma clara recuperação da procura.

Proseguiu-se com a implementação das medidas previstas no novo Regulamento Geral de Estacionamento e Paragem na Via Pública (Regulamento de Estacionamento), estando já disponível o novo dístico para cuidadores informais, bem como a nova estrutura do dístico de famílias numerosas. Desde o final do primeiro trimestre que já não é cobrado o emolumento do dístico da primeira viatura de cada morada, sendo pago apenas nos casos em que é solicitado dístico para um segundo veículo para o mesmo domicílio. Esta medida faz com que a queda nas receitas de produtos de estacionamento de residentes assuma contornos estruturais – a quebra de rendimentos foi de 5,6%, face a 2020, e de 25,3% desde 2019.

Apesar da maior duração do período de suspensão da cobrança, registou-se uma recuperação das operações de fiscalização, alcançando-se uma subida de 22,7% face a 2020. Este aumento quantitativo encontrou paralelo na evolução qualitativa das operações, tendo-se verificado o crescimento do peso das operações associadas a entraves à mobilidade ou a violações da reserva a residentes - em 2021, pela primeira vez, as operações de fiscalização relacionadas com o estacionamento tarifado não foram além dos 50% do total de operações.

Para este desempenho muito contribuiu a conclusão de dois cursos de certificação de Agentes de Fiscalização de Trânsito, que permitiu um aumento de quase 7% do tempo de fiscalização apeada. Os constrangimentos da pandemia proporcionaram condições para a realização de mais ações de formação, com enfoque na reciclagem dos conhecimentos subjacentes aos procedimentos de fiscalização.

A melhoria do planeamento e dos meios utilizados também permitiu uma descida substancial do tempo de resposta ao pedido de desbloqueio – o tempo médio apurado no segundo semestre (portanto, sem influência do confinamento) ficou-se pelos 25,8 minutos, o que compara com os 31,3 minutos no mesmo período de 2020.

A eficácia das políticas de mobilidade também depende da capacidade e conveniência dos serviços que as asseguram. A aposta da EMEL na disseminação do pagamento do estacionamento na via pública, em Lisboa, por meios eletrónicos envolve forte investimento, e passa, desde o final de 2019, pela abertura deste mercado a novos operadores, com a empresa a suportar, nesta fase, as comissões associadas ao serviço de cobrança. A pandemia veio destacar mais uma vantagem desta alternativa de pagamento – a dispensa de manuseamento de equipamentos de uso público, os parquímetros. Com as soluções disponíveis, cada vez mais fiáveis e convenientes, e este novo impulso, 2021 constitui-se como o primeiro ano em que a maior parte do valor cobrado pelo estacionamento de rotação na via pública, foi pago por intermédio de uma aplicação móvel – 52,1% dos rendimentos de estacionamento na via pública. Neste contexto, ganha consistência a perspetiva de um futuro sem parquímetros, com o espaço público mais liberto, sem emissão de tickets em papel ou a necessidade de equipas de suporte em circulação pela cidade, para já apenas uma visão, mas que a trajetória do pagamento eletrónico e a conceção de meios complementares convenientes poderão ajudar a consolidar. O período após o confinamento caracterizou-se por uma maior propensão a atos de vandalismo, a que os equipamentos de livre acesso sempre estão expostos, mas cujo recrudescimento traz contornos de maior premência na abordagem a alternativas de maior sustentabilidade.

O recurso a soluções assentes na digitalização dos serviços permitiu que a EMEL garantisse, em 2021, elevados padrões de qualidade no serviço de atendimento, operando-se uma transformação radical do paradigma, bem refletida nos 65% de atendimentos realizados online, quando ainda em 2019 o atendimento presencial representava 88% das solicitações. Perante a análise dos dados relativos aos atendimentos relacionados com soluções de mobilidade, segregou-se uma unidade que concentra a resposta a interpelações com origem no GIRA. Bicicletas de Lisboa, rede de carregadores de veículos elétricos, rede SLAT e BiciPark, estando em equação a agregação dos atendimentos ePark também nesta unidade.

As necessidades de prontidão, eficácia e rigor na operação, fazem com que a EMEL assegure internamente um dispositivo multifacetado de resposta a necessidades de intervenção corretiva e acompanhamento da preservação dos equipamentos. Estão estabelecidas equipas de resposta a solicitações, em várias áreas, e há uma coordenação eficiente entre serviços externos e meios internos.

A EMEL obteve já a certificação necessária para poder garantir grande parte das suas necessidades de segurança e vigilância eletrónica, uma rubrica de elevado significado na sua conta de exploração.

Outro gasto que vem ganhando relevo, até pela diversificação da atividade da empresa, é o que se relaciona com o consumo de eletricidade, área que conta agora com uma gestão mais autónoma e profissionalizada, e que tem em desenvolvimento o projeto de instalação de uma central de produção de energia elétrica fotovoltaica, com capacidade de cerca de um megawatt, no parque dissuasor da Ameixoeira – uma unidade em pleno meio urbano, de geração de

energia limpa, que irá trazer ainda maior consistência ao posicionamento de sustentabilidade em que assenta toda a atividade da EMEL.

MOBILIDADE

Em 2021 a empresa fortaleceu a sua proposta de valor na vertente da inclusão, oferecendo à cidade um novo percurso, mecanicamente assistido, de acesso à colina do Castelo, o Elevador da Sé, que se vem juntar ao percurso Baixa-Castelo, com uso dos elevadores da Rua dos Fanqueiros e do Parque de Estacionamento do Mercado do Chão do Loureiro, e às Escadas Rolantes da Mouraria. Para completar esta rede estão já em curso as obras de instalação do Funicular da Graça.

A mobilidade suave está, cada vez mais, no coração da atividade da empresa. Depois de em 2020 a EMEL ter decidido a internalização das operações de suporte ao GIRA. Bicicletas de Lisboa, em 2021 concretizou aquela que seria a maior expansão da rede de estações que disponibilizam o serviço, sendo travada apenas pelos sobressaltos verificados no mercado de energia e que vieram impedir a ativação de ainda mais equipamentos – no final do ano a rede contava com 102 estações ativas, um crescimento de quase 22% e, mais do que isso, estavam já instaladas muitas outras, a incorporar na operação ao longo de 2022. A frota disponível também cresceu significativamente, ultrapassando as 1 000 bicicletas no final do ano – em 2021 realizaram-se, em média, 6,9 viagens por bicicleta e por dia. Este sucesso torna ainda mais premente a densificação da rede de ciclovias, algo para que a EMEL vem contribuindo, com eficácia crescente, ao longo dos últimos anos, tendo concretizado, no último ano, quase 27,6 quilómetros destas infraestruturas, estando em curso a empreitada que concretizará um projeto diferenciado, envolvendo uma ponte ciclopedonal sobre o Rio Trancão, disponibilizando uma ligação ciclável entre os concelhos de Lisboa e de Loures.

O programa de modernização da rede SLAT também recebeu um grande impulso em 2021, chegando-se a um número de interseções modernizadas que mais que duplicou aquele que estava concretizado até final de 2020 – de 210 passou-se para um total de 460 interseções modernizadas. A integração de interseções no SIM.Lx também tem decorrido a um bom ritmo, acompanhando de perto a implementação da respetiva modernização, pois apenas se conseguem inserir no Sistema Central as interseções com equipamentos mais modernos, viabilizando o aproveitamento de valências em desenvolvimento como a previsão de tráfego, priorização do transporte público, controlo de Zonas de Emissão Reduzidas ou a comunicação futura entre veículo e equipamentos semaforicos.

Na promoção da mobilidade elétrica há a destacar a criação da marca LEVE, a imagem com que a EMEL se apresenta no mercado do carregamento de veículos elétricos, totalmente desenvolvida internamente, e a entrada em exploração dos três hubs de carregamento rápido, cada um com seis carregadores. A abertura destes equipamentos teve reflexo imediato nos rendimentos desta atividade, que registaram um crescimento exponencial. Ainda em 2021 a empresa obteve parecer favorável para 13 novos postos na via pública – o processo que decorre

desde o planeamento até à entrada em exploração de um novo posto é bastante moroso, prevendo-se que estes 13 postos estejam operacionais apenas no quarto trimestre de 2022.

O envolvimento da EMEL na gestão e manutenção dos túneis rodoviários da cidade contemplou uma auditoria exaustiva ao estado da infraestrutura e dos equipamentos da operação no Túnel do Marquês de Pombal, de que resultou a identificação de anomalias e da necessidade de intervenção na estrutura do túnel, ao nível dos pavimentos, paredes, pilares, armaduras e revestimentos, e também a necessidade de substituição ou reparação de alguns equipamentos. O investimento necessário para levar a cabo as intervenções de fundo estima-se em dois milhões de euros.

INOVAÇÃO

Para conseguir conceber e implementar soluções capazes de ir ao encontro das expectativas e necessidades de quem se desloca em Lisboa, a EMEL assume uma posição proativa e de permanente inovação. Após os sobressaltos registados nos sistemas EMEL aquando da reintrodução da cobrança de estacionamento na via pública após o período de confinamento, a área de Sistemas de Informação da empresa foi alvo de profunda reestruturação, orientado a sua atividade sobre três vetores fundamentais: i) foco; ii) agilidade e iii) parcerias. É com este alinhamento que está em curso um conjunto de projetos que, uma vez implementados, conduzirão a maior qualidade de serviço e transparência, eficiência e flexibilidade indispensáveis para a viabilização de uma mobilidade mais sustentável – são ferramentas como um novo sistema de CRM, a sensorização de lugares de cargas e descargas ou o sistema de rebalanceamento da rede do GIRA. Bicicletas de Lisboa, mas também o novo sistema de suporte à fiscalização e, a um nível de front-end, a nova app de mobilidade da EMEL, que abrange todos os serviços da empresa.

O impacto que se pode esperar de cada novo produto, cada nova solução, tem uma restrição de base que é a de, ao nível concetual, só se almejar o que se conhece. Nesse âmbito, a EMEL procura, na participação em projetos europeus, o contacto com as soluções de vanguarda e o conhecimento mais profundo de todas as variáveis com relevo sobre a eficácia das propostas desenvolvidas. A empresa está empenhada, no seio do projeto RESTART, em elevar o patamar dos serviços prestados na rede de terminais rodoviários da cidade de Lisboa, hubs de mobilidade críticos para a conectividade entre modos e assim para a conveniência dos utilizadores. No TInnGO acedeu-se a um grande conhecimento das condicionantes relacionadas com o género quando se perspetiva a escolha da bicicleta como modo preferencial para a realização das deslocações, enquanto no VoxPop se concretiza uma abordagem sistemática a um conjunto de desafios não tecnológicos da inovação digital no sector da mobilidade.

Para dar uma resposta a um problema real que constrange a adoção da bicicleta particular como modo de deslocação principal – a disponibilidade ou o acesso a espaço para a arrumação do equipamento, quando não está em uso – a EMEL tem vindo a criar espaços fechados de acesso reservado nos seus parques. Esta rede, BiciPark, chega já a 13 parques da EMEL e tem

perspetivas de alargamento futuro. Também no âmbito deste projeto foi desenvolvido um manual de conceção destes espaços, permitindo a terceiros interessados em disponibilizar esta solução, a poupança do custo de estudo e desenvolvimento do projeto.

Outro desafio que as grandes cidades enfrentam há muito é o que decorre da logística urbana e das operações de carga e descarga, em particular. O projeto C-Roads financiará uma infraestrutura de sensorização de lugares reservados a cargas e descargas que permitirá uma gestão destas operações, em tempo real e de uma forma integrada.

PRESENÇA EMEL

A experiência adquirida pela EMEL e a abrangência que hoje caracteriza as suas competências, levam a que a empresa se projete para um ângulo superior sobre a visão de mobilidade sustentável, envolvendo-se na promoção dessa visão. A realização da Velo-city 2021 foi atribuída à cidade de Lisboa e o Município delegou na EMEL a organização logística do evento, o maior do mundo de mobilidade ativa com foco na utilização da bicicleta e de meios suaves de transporte, bem como no planeamento urbano para uma mobilidade mais sustentável. Teve lugar nas instalações da FIL, de seis a nove de setembro.

A aposta na EMEL na promoção, a um nível pedagógico, de boas práticas de mobilidade, passa, em larga medida, pelo programa Pela Cidade Fora, que, para além das duas séries de livros publicadas, veicula a mensagem da mobilidade sustentável por intermédio de atividades concebidas para os mais novos, e que podem ser realizadas nas escolas que manifestem interesse nesse sentido. Em 2021, no seio da Semana da Mobilidade, o programa lançou a Escolinha da Bicicleta, visando a aprendizagem, pelas crianças, da utilização deste meio de uma forma confiante, mas segura. Após o interregno ditado pela pandemia em 2020, no verão passado regressou o Campo de Férias, destinado aos filhos dos colaboradores da EMEL e recheado de atividades voltadas para a sensibilização para a sustentabilidade.

RESPONSABILIDADE SOCIAL CORPORATIVA E RECURSOS HUMANOS

A empresa desenvolve uma política orientada por uma postura socialmente responsável, procurando, ativamente, ir ao encontro das necessidades dos seus colaboradores – o exemplo do Campo de Férias desenvolvido no âmbito do Pela Cidade Fora junta-se a outras iniciativas, de impacto substantivo perante as dificuldades da vida quotidiana, como o acesso gratuito ao passe social em todo o universo EMEL, já depois da atribuição do passe anual para o GIRA. Bicicletas de Lisboa; as condições de instalação dos serviços internos de medicina do trabalho e da medicina curativa; a subscrição do Pacto para a Conciliação, com um objetivo de promoção da harmonia entre a vida profissional e familiar; a criação do Gabinete de Apoio ao Colaborador, muito voltado para a área da Fiscalização, muito suscetível a incidentes mais perturbadores. São iniciativas como estas, e muito especialmente o compromisso da empresa com uma perspetiva de igualdade de género e a contribuição para uma cidade mais sustentável, que valeram à EMEL a distinção com o Rótulo Europeu de Responsabilidade Social SGI, Europe-CSR.

Mais do que tudo, investir no empoderamento dos colaboradores é uma garantia do seu sucesso e do sucesso da empresa. A criação da ACADEMIA EMEL dotou a organização de uma elevada capacidade de intervenção neste domínio e o impacto tem sido notório e crescente. Em 2021, a crise da pandemia foi a oportunidade da aprendizagem – foram realizadas 200 ações, resultando em mais de 23 700 horas de formação recebidas pelos colaboradores da EMEL.

Interrompendo uma série de vários anos em que a expansão da atividade da empresa se traduziu num alargamento do seu quadro de pessoal, a EMEL fechou o ano de 2021 com menos nove colaboradores (considerando também o número de estágios profissionais) que aqueles que contava no início do ano. Houve lugar a 20 novas contratações, a grande maioria relacionada com as necessidades dos sistemas de mobilidade em expansão, mas que foram mais que compensadas pela adesão ao programa de saídas por mútuo acordo aberto pela empresa, o que permitiu um ajustamento da estrutura da empresa às novas exigências das áreas que vai abraçando.

2021 fica também marcado pela implementação do novo sistema de avaliação de desempenho, que, assente na apreciação de competências, prossecução de objetivos e consideração de fatores de penalização, visa a promoção do mérito e do alinhamento individual com a missão de cada unidade orgânica, e com a EMEL como um todo.

ANÁLISE ECONÓMICA

Apesar das dificuldades impostas pela pandemia, a EMEL executou mais de 8,5 milhões de euros de investimento e, considerando como tal os valores associados a Contratos de Mandato, acima de 18,7 milhões de euros de despesa de capital.

Excetuando os rendimentos associados ao estacionamento de residentes, que entre 2021 e 2022 serão influenciados por uma descida estrutural decorrente da isenção do pagamento do emolumento associado ao primeiro dístico de cada morada, todas as receitas decorrentes de atividades de exploração da empresa cresceram face ao alcançado em 2020. Os gastos de exploração também cresceram, destacando-se a subida dos Gastos com Pessoal que registou uma subida em linha com a média dos últimos anos, apesar de o número de colaboradores se ter contraído – dois fatores concorrem para este aparente paradoxo: o aumento de gastos associado às numerosas entradas de 2020, decorrentes, fundamentalmente, da internalização das operações do GIRA. Bicicletas de Lisboa apenas se reflete, em pleno, na conta de exploração de 2021 e, por outro lado, o valor pago nas rescisões por mútuo acordo foi, naturalmente, registado como gasto em 2021.

Destaque ainda para o peso crescente dos Contratos Mandato na estrutura de custos da empresa, apesar de terem reflexo de dimensão equivalente nos rendimentos, ilustrando o esforço empregue pela empresa na sua execução.

ÓRGÃOS SOCIAIS

ASSEMBLEIA GERAL

ACIONISTA ÚNICO

Câmara Municipal de Lisboa

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

PRESIDENTE

Luís Filipe Natal Marques

VOGAL

Francisca Leal da Silva Ramalhosa

VOGAL

Nuno Valter Fernandes Pina

FISCAL ÚNICO

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

1. A EMEL EM 2021

O início de atividade da EMEL trouxe à cidade de Lisboa uma realidade nova, que aos olhos dos automobilistas revestia-se, fundamentalmente, pela imposição das normas legais de ordenamento e cobrança do estacionamento. O novo enquadramento colidia com a prática vigente de estacionamento desregulado, mas gratuito, o que penalizava a perceção do público em relação aos objetivos de melhoria da mobilidade decorrentes da gestão do estacionamento, e que ia ajudando a consolidar uma imagem algo repressora que, ainda hoje, muitos associam à empresa.

Os primeiros anos de atuação foram percorridos ao longo de uma íngreme curva de aprendizagem, sem que se conseguissem evitar vários sobressaltos, que viriam a culminar numa onda de atos de vandalismo que inviabilizariam a atividade económica da EMEL e que só seria ultrapassada com a subcontratação da exploração de uma fatia importante dos lugares geridos pela empresa, a chamada Zona Verde. Esta subcontratação permitiu a implantação de sistemas de manutenção e coleta mais prontos e eficazes e, apesar da avultada remuneração associada, restabeleceu a viabilidade da organização. Ao longo dos 10 anos de vigência do contrato, a EMEL soube reunir recursos, erguer competências e ganhar eficiência, chegando a um patamar que já conferia à empresa a capacidade de encarar, sem temor, a reabsorção daquela área, por sinal das mais rentáveis na cidade, no seio da sua gestão plena. O planeamento cuidado desta operação seria concretizado no segundo semestre de 2015, e o sucesso da sua implementação veio permitir que se abrisse espaço, na estrutura económica da empresa, para admitir novas ambições estratégicas, não apenas no que respeita ao estacionamento, mas chegando ao sentido mais amplo da gestão de mobilidade.

A supressão da rubrica de gastos associada à remuneração do operador, que assegurava, em regime de prestação de serviços, a gestão da Zona Verde, foi colmatada, na conta de exploração, fundamentalmente, por um aumento, substantivo, de gastos com pessoal e pela depreciação de



GRÁFICO 1-1 EVOLUÇÃO EMEL 2011 - 2021 I

novos equipamentos adquiridos para uma exploração eficiente – o saldo resultante foi bastante favorável, elevando a rentabilidade da operação e oferecendo, só por si, capacidade para abraçar outros desafios, dar à empresa um novo perfil e uma nova estrutura. No entanto, a estratégia definida não ficou pela maximização do aproveitamento desta folga – era necessário exponenciar a capacidade de intervenção, fortalecer a capacidade concretizadora em outras áreas, partindo da competência de gestão adquirida até aqui.

A exploração do estacionamento, especialmente na via pública, continuaria no centro da atividade da organização, é certo, mas, mais do que isso, assumir-se-ia como alavanca financeira para conduzir a EMEL a um papel mais abrangente na gestão da mobilidade na cidade de Lisboa. No entanto, todo o desenvolvimento desta estratégia deveria obedecer a um princípio de fundo, inalienável – a gestão do estacionamento deveria observar, em primeiro plano, a proteção dos interesses dos residentes da cidade de Lisboa. Os equilíbrios a estabelecer em matéria de estacionamento, deparam-se com interesses, todos eles legítimos, mas frequentemente conflituantes, até segundo a perspectiva de cada um, que assume contornos distintos em contextos diferentes – a referência da EMEL na abordagem a estes equilíbrios é sempre a interpretação dos interesses dos residentes, das suas necessidades e da sua qualidade de vida. Definidos os instrumentos que suportariam o novo paradigma estratégico, a empresa assumiu o seu papel no centro da gestão da mobilidade.

Ao longo do percurso trilhado, na busca pelas soluções mais eficientes, mais flexíveis e capazes de visar um duplo objetivo de resposta operacional e qualidade de serviço, a EMEL soube robustecer os seus recursos tecnológicos e, sobre eles, desenvolver uma capacidade de realização de um

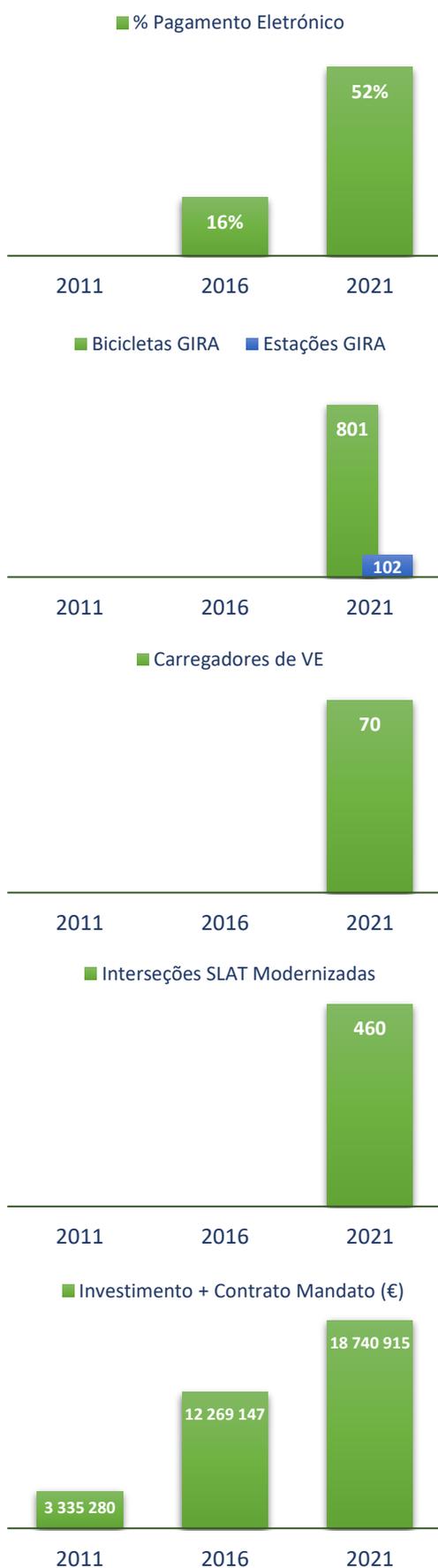


GRÁFICO 1-2 EVOLUÇÃO EMEL 2011 - 2021 II

nível muito elevado, difícil de perspetivar apenas poucos anos antes. Um símbolo desta evolução é o lançamento do ePark, a primeira solução de pagamento móvel do estacionamento na via pública, em Lisboa, mas que viria a garantir à EMEL muito mais que isso – veio confirmar que a organização estava pronta para ascender a um novo patamar, de concretização, de sofisticação, de criação de valor.

Logo no Plano de Atividades e Orçamento (PAO) concebido para 2016, encontra-se uma série de projetos de intervenção no espaço público com objetivos de promoção da mobilidade suave, a instalação de meios mecânicos de apoio à mobilidade pedonal no acesso à Colina do Castelo, e, mesmo o sistema de *bike sharing*, que já figurava nos planos da empresa no PAO de 2015, surgia no documento de 2016 com um orçamento bem mais elevado, refletindo a ambição crescente relativamente ao projeto.

A empresa de estacionamento, que soube vingar, ia dando lugar a um agente de mobilidade, na mais ampla acessão do termo, oferecendo à cidade a possibilidade de beneficiar das suas aptidões em plenitude. A capacidade concretizadora foi crescendo e começou a ser cada vez mais reconhecida, com o Município a encontrar, na EMEL, um parceiro empresarial com a competência necessária para abraçar projetos cada vez mais estruturantes de uma estratégia de mobilidade sustentável - o desenvolvimento de uma rede de postos de carregamento de veículos elétricos, a modernização e gestão da rede de sinalização luminosa (SLAT), a implementação do Sistema de Bicycletas Públicas Partilhadas (SBPP), a densificação da rede de ciclovias, a prossecução de um plano de expansão da oferta em parques de estacionamento que visa especialmente a dissuasão do acesso automóvel ao centro da cidade, mas também as necessidades de estacionamento dos residentes,

acomodando os impactos de uma estratégia que considera, antes de mais, a valorização do espaço público e a sua devolução a uma fruição segura e ambientalmente sustentável.

A evolução da execução de despesa de investimento demonstra bem o crescimento da intervenção da EMEL na cidade, refletindo o progresso da própria organização.

Quando a pandemia de Covid 19 chegou a Portugal e impôs o primeiro confinamento, em março de 2020, a EMEL seguia uma trajetória de profunda alteração estrutural. Nos anos imediatamente anteriores a expansão da atividade de ordenamento do estacionamento na via pública registou uma celeridade inédita e a evolução da oferta *off street*, embora não tão rápida, foi também significativa, destacando-se a abertura de dois parques dissuasores, um na Ameixoeira e outro na Rua Manuel Gouveia. Paralelamente, a empresa não estava satisfeita com o ritmo de implementação da rede do GIRA. Bicicletas de Lisboa, e os estudos que desenvolvia indicavam, de forma cada vez mais consistente, que a internalização de toda a operação seria a solução mais adequada às ambições do Município para o sistema, uma decisão que conduziria a uma maior eficiência, mas que ao mesmo tempo tornaria as despesas envolvidas, essencialmente a remuneração do operador, em gastos estruturais, sendo esta uma operação pesada, como de resto é característica da generalidade das operações de transportes públicos, como o SBPP pretende ser. O desenvolvimento da rede de carregadores de veículos elétricos é, desse ponto de vista, muito mais ligeiro, e mesmo a gestão da SLAT, apesar dos avultados gastos de manutenção e das despesas de investimento, não é comparável em termos de exigência colocada sobre a estrutura da empresa, para além de que uma larga parcela dos meios afetos se encontra coberta por Contratos de Mandato.

Do outro lado da equação, o que respeita aos rendimentos, o plano delineado de alavancar toda esta estrutura sobre a exploração do estacionamento, estava a resultar em pleno, registando-se um crescimento da receita, entre 2015 e 2019, de quase 40%. No ano de 2019 o volume de negócios da EMEL atinge o seu valor recorde, e todas as expectativas apontavam para uma preservação da tendência de crescimento, embora de uma forma mais moderada. O início de 2020 parecia dar lastro a esta perspetiva, até que a pandemia, o confinamento e a decisão de suspensão da cobrança do estacionamento na via pública, vieram colocar um enorme obstáculo nesta trajetória.

Em março de 2020 foi suspensa, por um período que se estenderia por 38 dias úteis, a cobrança do estacionamento na via pública, em Lisboa. Durante esse período a EMEL ficou privada da sua principal fonte de rendimentos e, mesmo após a reintrodução do pagamento das tarifas, a recuperação foi bastante morosa. Apenas em dezembro se alcança um valor mais próximo ao verificado no mesmo mês de 2019, mas este facto encerra um enviesamento decorrente da cobrança, precisamente em dezembro, de muitas das denúncias que foram acumuladas ao longo do ano de 2020. Em janeiro de 2021 a evolução da pandemia obriga a um novo confinamento e as tarifas são suspensas por um período ainda mais alargado – foram agora 55 dias úteis sem cobrar o estacionamento *on street*. Os proveitos da empresa caíram a um nível ainda mais baixo do que o registado no ano anterior, mas quando a cobrança entrou novamente

em vigor verificou-se um ritmo de recuperação mais acelerado. No entanto, apenas em setembro foi possível alcançar valores semelhantes ao mesmo mês de 2019, facto consolidado em outubro, refletindo a elevada procura de estacionamento, quer na via pública, quer em parques.



GRÁFICO 1-3 EVOLUÇÃO DOS RENDIMENTOS DE ATIVIDADES DE EXPLORAÇÃO 2017 - 2021

Considerando a globalidade do ano, em 2021 regista-se uma recuperação de 11% dos rendimentos das atividades de exploração. A fiscalização já conseguiu retomar alguma normalidade, ficando os rendimentos gerados um pouco mais de 8% abaixo do valor de 2019. Nos rendimentos de parques de estacionamento o valor obtido foi quase idêntico ao de 2020, mas com menor número de lugares em exploração, comprovando um crescimento da procura. As receitas associadas a dísticos de residente continuam em queda, e, neste caso, será uma tendência estrutural, face à isenção, prevista no novo Regulamento de Estacionamento e implementada em março, de pagamento do emolumento na emissão do título da primeira viatura. A operação de sistemas de mobilidade continuou com um forte crescimento, agora com um novo impulso, vindo do carregamento de veículos elétricos. A principal fonte de rendimentos, o estacionamento na via pública, apesar do período de suspensão do pagamento ter sido mais prolongado, registou, ainda assim, um crescimento de 2,4%, com uma visível recuperação no último trimestre do ano. Um grande esforço de adaptação da empresa traduziu-se numa excelente performance, considerando o contexto pandémico, mas com os rendimentos a ficarem numa soma ainda 24% abaixo do registado em 2019.

Estas quebras de rendimentos não poderiam deixar de provocar fortes impactos nos resultados da EMEL. No exercício de 2020 a Câmara Municipal de Lisboa (CML) transferiu para a empresa um montante suficiente para o reequilíbrio das contas, e já em 2021 foi elaborado um contrato programa com o mesmo objetivo, relativamente ao exercício deste ano. No entanto, a finalidade destas transferências visa apenas o equilíbrio da exploração, recordando-se que a empresa se

encontra num ciclo de elevado crescimento, sendo inevitável a deterioração dos rácios de liquidez.

De notar que as receitas estão ainda distantes dos valores alcançados em 2019, apesar de hoje a empresa explorar mais lugares na via pública (em termos líquidos são cerca de mais 2 000 lugares), e de em muitos lugares de Zonas de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL), com maior pressão, as tarifas terem sido corrigidas em alta. Em sentido contrário, atualmente a EMEL já não cobra emolumentos dos dísticos de residentes em moradas com apenas uma viatura registada, e alguns dos espaços utilizados como parque de estacionamento em 2019, estão agora alocados a outras atividades. Assim, a capacidade de geração de receitas aparenta permanecer resiliente, mas não inalterada. De facto, a projeção da evolução dos rendimentos da empresa envolve agora maior risco, e não apenas por via dos projetos desenvolvidos na área da mobilidade sustentável, tipicamente deficitários, mas também na exploração do estacionamento, normalmente bastante estável, mas que hoje carrega um grande ponto de interrogação herdado dos sucessivos confinamentos: o teletrabalho.

Com uma posição financeira menos confortável do que aquela que soube consolidar ao longo dos anos, e com uma capacidade de geração de resultados comprometida em dois exercícios consecutivos e mais incerta no atual contexto, ainda assim, a EMEL não vira a cara aos desafios a que se propôs na implementação de uma estratégia de mobilidade sustentável para Lisboa. Necessariamente, aborda a despesa de investimento com cuidados redobrados - por exemplo, a expansão da rede e o aumento da disponibilidade do GIRA. Bicicletas de Lisboa estão em curso e, no entanto, os percalços verificados no fornecimento de energia ao sistema impediram que fosse ativado, em 2021, um número considerável de novas estações, entretanto já instaladas, levando a que, em 2022, uma vez garantido o acesso a eletricidade, essas estações entrem ao serviço mais rapidamente, elevando os riscos envolvidos na implementação de outras estações e a necessária assimilação pelas operações que suportam todo o sistema. O investimento no SBPP em 2022 visa apenas assegurar o reforço da frota de uma forma alinhada com as estações que forem sendo ativadas. Ao longo dos anos seguintes, embora a um ritmo moderado, a expansão será retomada, levando o SBPP a uma cobertura cada vez mais abrangente da cidade. Este alargamento da rede proporcionará à operação algumas economias de escala, mas a verdade é que, a cada nova estação ativada alarga-se o défice de exploração do sistema, um défice característico dos projetos de bicicletas partilhadas, que resulta da definição de um tarifário que visa objetivos de maximização da adesão e da utilização das suas bicicletas, mas que ainda não encontra reflexo em qualquer alternativa que possibilite a monetarização dos valiosos benefícios decorrentes da sua disponibilização à cidade, e assim se mostre capaz de equilibrar financeiramente o projeto. Em alguns sistemas congéneres, de grandes cidades europeias, a sponsorização é uma boa ajuda neste sentido, no entanto, afigura-se complexa a obtenção, em Portugal, de montantes de dimensão semelhante, tornando incontornável a necessidade de estudar o melhor enquadramento para o financiamento do equilíbrio da operação.

O SBPP é o projeto virado para a mobilidade sustentável que exige mais recursos da empresa. Em outras áreas os meios exigidos não são tão estruturais e, por vezes, beneficiam da cobertura financeira de Contratos de Mandato. Mas a verdade é que, mesmo nestes casos, a EMEL necessita de instalar recursos à margem dessa cobertura, e canalizar muito do seu esforço para conseguir concretizar os projetos. Indiretamente, as restantes áreas de intervenção também são afetadas, havendo hoje a exigência de imprimir maior rigor e conservadorismo na análise de viabilidade de projetos de parques de estacionamento, ou até na contratação de mais recursos humanos para áreas centrais, como a fiscalização ou o atendimento.

A necessidade de fazer as escolhas certas está mais acesa do que nunca, e o planeamento estratégico da empresa confronta-se com uma multiplicidade de solicitações. Neste contexto, torna-se premente a conceção de um Contrato de Gestão capaz de, inequivocamente, materializar as necessidades e, mais ainda, as prioridades do Município, dentro do percurso a seguir pela EMEL ao longo do próximo mandato, e que a cada decisão mostre o melhor caminho a tomar.

Os próximos capítulos apresentam aquela que foi a evolução da atividade da empresa no último ano, sempre que possível com a exibição da tendência em períodos pré e pós-pandemia.

2. ESTACIONAMENTO

A gestão e exploração do estacionamento estão na génese da EMEL e, para muitos lisboetas, ainda continuam a representar a razão da própria existência da empresa. Esta realidade já há muito que ficou para trás, e a abrangência das competências da EMEL é agora muito mais vasta, mas, de facto, é o ordenamento do estacionamento que ocupa o lugar central, não da atividade, mas da rentabilidade da organização – é o estacionamento, essencialmente o estacionamento na via pública e os meios que liberta, que viabiliza o estender da intervenção a outras áreas.

2.1. VIA PÚBLICA

Foi o ordenamento do estacionamento na via pública, nos arruamentos da cidade de Lisboa, que esteve na origem da criação da EMEL. A ocupação do espaço público pelo automóvel de uma forma desordenada, caótica, atingiu limites que comprometiam a segurança, a valorização e a fruição do território – a qualidade de vida de quem residia ou visitava Lisboa. A atividade da empresa veio trazer ordem, estrutura, arrumação, devolvendo, em larga medida, o espaço urbano ao cidadão, resgatando-o ao automobilista.

Para pôr cobro à prática instituída de estacionamento casuístico, de conveniência e desregrado, a empresa acolheu os mecanismos regulatórios que enquadram aquilo que se materializa no ordenamento do estacionamento, alguns deles virados para a configuração do espaço urbano e da via pública, outros concebidos para a orientação de comportamentos – com carácter sancionatório, aqueles que viabilizam o *enforcement* legal das normas definidas, ou com uma dimensão de desincentivo, vertida nas tarifas que passaram a ser cobradas pelo estacionamento, até aí gratuito.

Se as intervenções no espaço público, configurando-o para boas práticas de estacionamento de forma informativa e até requalificadora, não levantavam grandes objeções (para além da tendência para o encolhimento do espaço percebido como disponível para estacionar) e eram mesmo bem aceites, já a cobrança do estacionamento chocou com a perceção enraizada do direito ao estacionamento gratuito, erguendo contrariedades no entendimento dos cidadãos só suplantadas, na perspetiva formada sobre a empresa, pelas operações de fiscalização do cumprimento das normas de estacionamento.

A atividade da EMEL associava-se, assim, a uma imagem de alguma repressão, algo que, para alguns, persiste até aos dias de hoje. O impacto negativo precedeu os efeitos positivos, consolidando um imaginário comum enviesado, mas que, a pouco e pouco, a empresa vai fazendo por desconstruir. Os benefícios do estacionamento ordenado são claros ao olhar atento, mas confundem-se com uma natureza estruturada, facilmente tomando-se como espontâneos. Aos que nasceram e cresceram numa realidade de estacionamento gratuito, não é simples perceber a natureza pigouviana das tarifas que passaram a suportar, e só com o passar do tempo, com a afirmação da EMEL na concretização da circularidade do seu modo de atuação, transferindo os meios captados na exploração do estacionamento para projetos de sustentabilidade associados a alternativas ao próprio uso do automóvel particular, só assim se vai dissipando aquela imagem de imposição para, paulatinamente, se dar lugar a uma ideia de criação.

A EMEL soube crescer como organização a um nível que lhe permitiu conceber e implementar, com sucesso, uma estratégia de alavancagem da intervenção na mobilidade sobre os rendimentos de estacionamento na via pública. Definiu um plano de expansão acelerada da área de estacionamento ordenado, obtendo resultados notáveis, interrompidos, abruptamente, pela chegada da pandemia no primeiro trimestre de 2020.



GRÁFICO 2-1 EVOLUÇÃO DOS NOVOS LUGARES ORDENADOS EM CADA ANO 2017 - 2021

Também os rendimentos obtidos registaram uma forte queda, fruto dos períodos de suspensão da cobrança nas fases mais agudas da pandemia que se refletiram nas decisões de confinamento mais rigoroso.

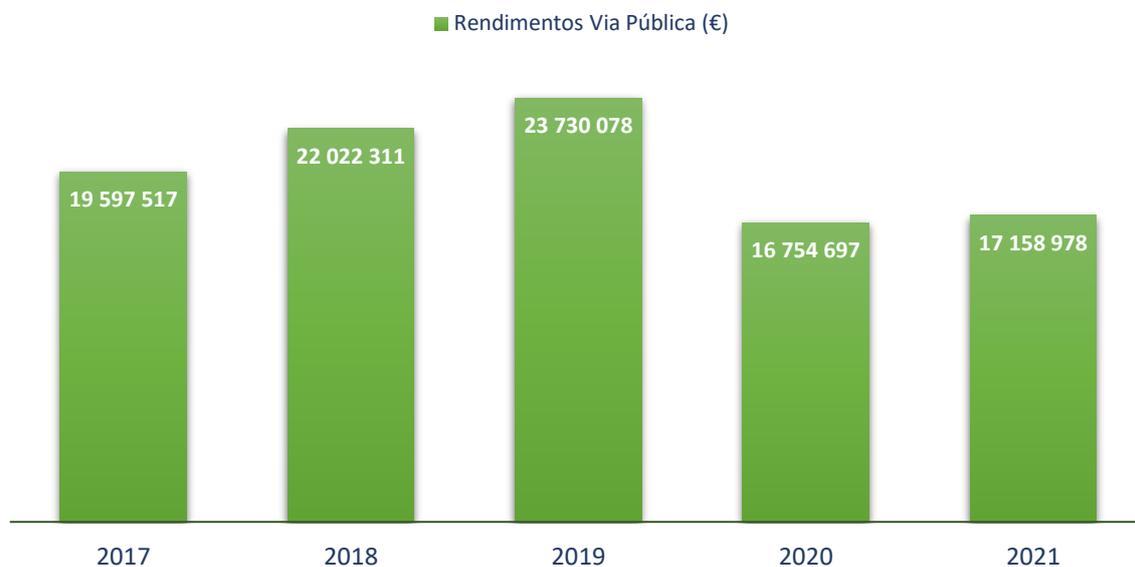


GRÁFICO 2-2 EVOLUÇÃO DOS RENDIMENTOS DE ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA 2017 - 2021

O peso dos rendimentos de estacionamento na via pública no volume de negócios da EMEL é, ainda, determinante, e as quedas acentuadas que se registaram recomendavam conservadorismo redobrado na decisão de avançar para novos projetos.

Em rigor, o planeamento estabelecido pela empresa contemplava já algum abrandamento do número de aberturas, para mais considerando o ritmo que foi possível imprimir em 2018 e 2019 – o PAO da EMEL previa a abertura de 5 000 novos lugares em 2021, e, no horizonte de um quadriénio, o ordenamento de todo o concelho, dando corpo a uma maior dificuldade de definição de *layouts* quando a área por ordenar é cada vez menor, mas também a alguma cautela perante condições de exploração que tendem a deteriorar-se em áreas mais periféricas, com menor pressão de estacionamento e assim menores rendimentos, mas com custos de gestão semelhantes. A pandemia veio trazer alguns obstáculos à implementação, como as dificuldades nos fornecimentos de equipamentos ou a indisponibilidade de meios, e o ano eleitoral autárquico também afetou o andamento dos projetos, ao, de certa forma, condicionar a atividade da CML e das Juntas de Freguesia, tendo surgido decisões de interromper ou adiar os trabalhos de instalação das ZEDL.

Em termos líquidos, ou seja, levando em conta os 763 lugares encerrados, a EMEL registava, em 31 de dezembro de 2021, mais 1 363 lugares ordenados, ultrapassando agora os 94 000 – estes números dizem respeito apenas a lugares tarifados ou com reserva de estacionamento a veículos com dístico de residente, pois na realidade o número total de alvéolos na área sob gestão da empresa superava os 112 000, agregando aqui espaços reservados a operações de cargas e descargas, carregamento de veículos elétricos, famílias numerosas, praças de táxis,

entre outros que, não representando uma fonte de rendimento direta para a empresa, obrigam a um esforço de gestão, manutenção e fiscalização que é, por vezes, mais complexo.

Os novos lugares ordenados repartem-se, quase igualmente, entre a expansão em ZEDL que já se encontravam parcialmente em exploração e em outras completamente novas.

TABELA 2-1 NOVOS LUGARES EM ZEDL QUE JÁ SE ENCONTRAVAM EM EXPLORAÇÃO

ZEDL	Castanha	Vermelha	Amarela	Verde	Residente	Data de Abertura
03K – Alvalade (K)	0	0	0	112	0	17/mai
03P – Alvalade (P)	0	0	0	181	0	17/mai
03R – Alvalade (R)	0	0	0	22	7	17/mai
04ª – Areeiro (A)	0	0	0	47	0	17/mai
04C – Areeiro (C)	0	0	0	6	0	17/mai
11B – Campolide (B)	0	0	24	0	0	01/mar
11B – Campolide (B)	0	0	32	0	0	02/nov
14C – Lumiar (C)	0	0	0	36	0	17/fev
14L – Lumiar (L)	0	0	0	6	0	31/mai
048 – Parque Nações	0	0	0	43	0	25/jun
19A – Penha de França (A)	0	0	0	134	0	30/ago
19B – Penha de França (B)	0	0	0	142	0	30/ago
19G – Penha França (G)	0	0	0	30	0	18/fev
19G – Penha França (G)	0	0	0	173	0	01/mar
24A – São Vicente (A)	0	0	0	10	0	21/jun
24B – São Vicente (B)	0	0	0	4	0	06/set
24E – São Vicente (E)	0	0	0	10	0	11/mai
061 – Carnide	0	0	0	57	0	16/set
Total	0	0	56	1 013	7	

TABELA 2-2 ABERTURAS EM NOVAS ZEDL

ZEDL	Castanha	Vermelha	Amarela	Verde	Residente	Data de Abertura
10A – Ca. de Ourique (A)	0	0	0	62	84	18/out
11E – Campolide (E)	0	0	45	0	0	01/mar
14J – Lumiar (J)	0	0	0	682	177	31/mai
Total	0	0	45	744	261	

Como se pode constatar, a maioria dos lugares ordenados em 2021 acolheram a tarifa verde – quase 83%. Mais de 13% não são tarifados, ficando a sua utilização reservada a veículos com dístico de residente – apenas 4% dos novos lugares ficam inseridos na coroa amarela. Esta é uma

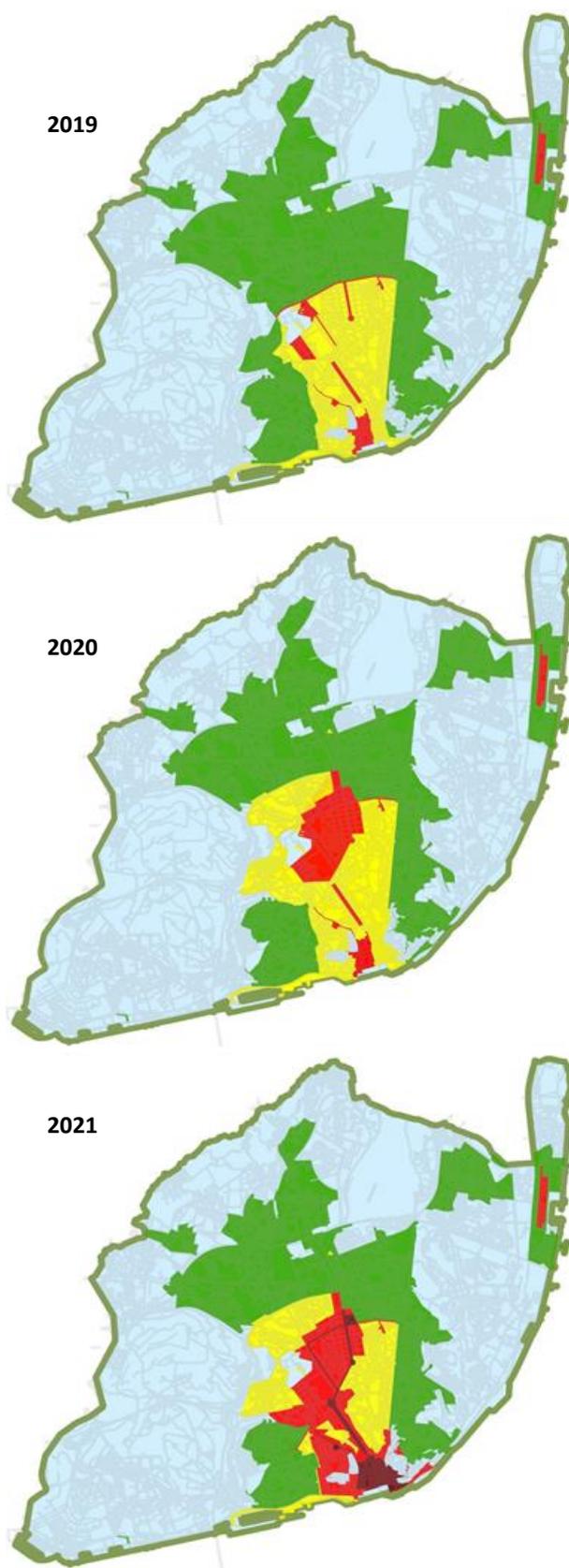


GRÁFICO 2-3 EVOLUÇÃO DA DISTRIBUIÇÃO TARIFÁRIA 2019 - 2021

tendência consolidada ao longo dos últimos anos, e que materializa a perspetiva de deterioração da rentabilidade média da exploração do estacionamento.

No entanto, desde 2020 têm sido introduzidos ajustamentos às tarifas aplicadas em ZEDL onde, manifestamente, o desincentivo integrado no preço cobrado já era insuficiente para fazer face à elevada pressão de estacionamento, penalizando o nível de serviço e, assim, comprometendo as condições de rotação.

Estes ajustamentos, primeiro com maior incidência nas Avenidas Novas, não implicaram, inicialmente, quaisquer alterações no conjunto de tarifas disponíveis – tarifa Verde – 0,80€/hora; tarifa Amarela – 1,20€/hora e tarifa Vermelha – 1,60€/hora – cujos valores nunca foram atualizados desde a sua fixação em 2010. Porém, a partir do final de 2020, com a aprovação do novo Regulamento de Estacionamento, foram admitidas duas novas tarifas para arruamentos de muito elevada pressão – a tarifa Castanha – 2,00€/hora e a tarifa Preta – 3,00€/hora.

Ainda não foi atribuída tarifa Preta a qualquer arruamento da cidade, mas existem já 1 366 lugares de tarifa Castanha, designadamente nas zonas da Baixa, Chiado, Príncipe Real, Avenida da Liberdade, Avenida da República ou Avenida António Augusto de Aguiar.

As alterações introduzidas viabilizaram uma reformulação da estrutura tarifária praticada, que, até 2019, se inclinava em

demasia para a tarifa Verde – nesse ano, o conjunto de lugares reservados a estacionamento de residentes e tarifados na coroa Verde ultrapassou os três quartos dos lugares totais.

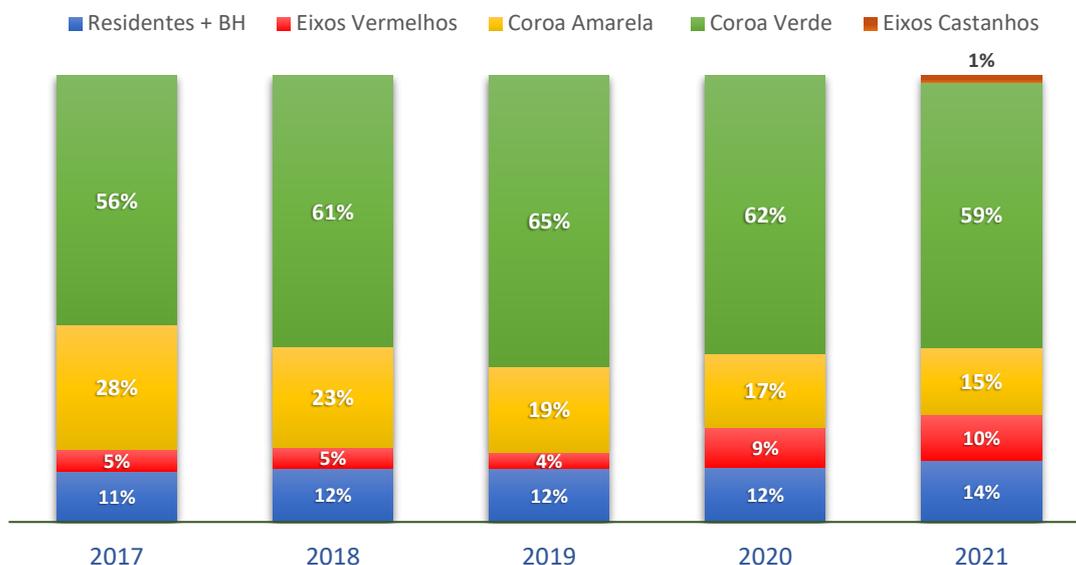


GRÁFICO 2-4 EVOLUÇÃO DA PROPORÇÃO DOS LUGARES POR TARIFA 2017 - 2021

A nova estrutura tarifária, mais equilibrada, oferece mais meios para uma gestão mais flexível e eficaz do estacionamento, permitindo melhores condições de rotação e mitigando o tráfego parasita. Ao mesmo tempo aporta melhorias na perspectiva de sustentabilidade da operação, do ponto de vista financeiro, enquadrando melhor outros vetores de intervenção na via pública, desde as reduções de preços para os residentes a outras medidas de mobilidade, como bolsas de lugares para motocicletas e *HotSpots* para arrumação dos equipamentos de sistemas de mobilidade partilhada, cuja instalação subtrai lugares de estacionamento.

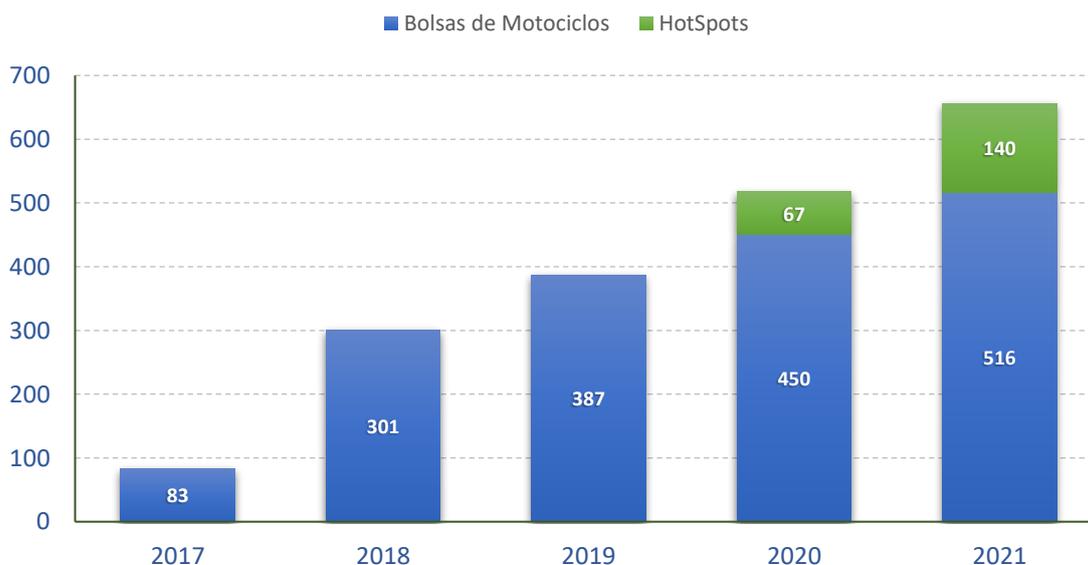


GRÁFICO 2-5 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE BOLSAS DE ESTACIONAMENTO DE MOTOCICLOS E HOTSPOTS INSTALADOS 2017 - 2021

Os lugares de estacionamento disponíveis, ZEDL a ZEDL e por tarifa, evoluíram da seguinte forma:

TABELA 2-3 LISTA DE LUGARES DE ESTACIONAMENTO POR ZEDL E TARIFA 2020 - 2021

	2020						2021					
	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	TOTAL	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	TOTAL
001 – Berna/Valbom	-	1 546	-	-	-	1 546	75	1 143	-	-	227	1 445
002 – Amoreiras	-	-	-	250	124	374	-	-	-	-	-	0
003 – Parque	-	335	-	-	97	432	184	123	-	-	131	438
005 – Av. Liberdade	-	386	367	-	58	811	391	277	81	-	48	797
006 – S. Mamede	-	-	507	-	14	521	-	395	111	-	14	520
007 – Santa Marta	-	-	440	-	-	440	-	397	17	-	-	414
008 – Alameda	-	-	183	306	160	649	-	-	177	288	157	622
009 – Chile	-	-	1 038	406	-	1 444	-	-	955	403	54	1 412
010 – Avenidas Novas	-	1 283	-	-	23	1 306	4	1 178	-	-	104	1 286
012 – Chiado	-	303	-	-	144	447	239	53	-	-	146	438
013 – Baixa	-	-	107	152	272	531	111	125	-	-	292	528
014 – Praça José Fontana	-	-	944	-	-	944	-	149	785	-	-	934
015 – Entrecampos	-	712	725	-	-	1 437	34	672	725	-	-	1 431
016 – Campo Pequeno	-	824	43	34	-	901	50	557	43	34	204	888
017 – Estefânia	-	248	851	-	-	1 099	51	91	846	-	120	1 108
018 – Marquês de Pombal	-	-	949	-	-	949	-	902	-	-	24	926
021 – Castilho	-	1 051	-	-	-	1 051	-	940	-	-	108	1 048
023 – Bairro Azul	-	367	-	-	52	419	45	344	-	-	69	458
024 – Campo Ourique	-	-	-	2 714	310	3 024	-	-	-	288	44	332
025 – Campo Santana	-	-	806	-	-	806	-	-	810	-	-	810
026 – Infante Santo	-	-	-	1 139	229	1 368	-	-	-	1 150	238	1 388
027 – Lapa	-	-	-	1 068	57	1 125	-	-	-	1 065	59	1 124
028 – Santos	-	-	-	997	27	1 024	-	-	-	861	97	958
030 – Gulbenkian	-	347	84	-	23	454	-	347	84	-	23	454
032 – São Paulo	-	-	450	-	55	505	-	323	46	-	56	425
033 – Príncipe Real	-	186	486	-	703	1 375	182	356	127	-	706	1 371
034 – Santa Isabel	-	-	-	795	189	984	-	-	-	40	-	40
037 – Anjos	-	-	1 004	779	348	2 131	-	-	938	759	345	2 042
038 – Socorro	-	-	691	163	11	865	-	64	665	127	11	867
043 - Sta. Catarina	-	-	62	-	45	107	-	64	-	-	45	109
044 - Castelo	-	-	-	-	56	56	-	-	-	-	56	56
045 - Quinta da Luz	-	-	-	1 147	770	1 917	-	-	-	1 150	770	1 920
046 - Laranjeiras	-	-	85	-	-	85	-	-	85	-	-	85
048 - Parque Nações	-	479	-	1 843	0	2 322	-	479	-	1 820	-	2 299
050 - Mouraria	-	-	-	-	32	32	-	-	-	-	32	32
051 - Belém	-	-	-	109	-	109	-	-	-	90	-	90
055 - Bairro de Santos	-	-	-	-	-	1 566	-	-	923	-	642	1 565

TABELA 2-4 LISTA DE LUGARES DE ESTACIONAMENTO POR ZEDL E TARIFA 2020 – 2021 (CONTINUAÇÃO)

	2020						2021					
	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	TOTAL	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	TOTAL
060 - Madragoa	-	-	-	165	48	213	-	-	-	166	51	217
061 - Carnide	-	-	-	216	40	256	-	-	-	268	40	308
03B - Alvalade (B)	-	-	-	-	-	0	-	-	-	121	-	121
03C - Alvalade (C)	-	-	-	-	-	0	-	-	-	97	-	97
03G - Alvalade (G)	-	-	-	355	70	425	-	-	-	350	70	420
03K - Alvalade (K)	-	-	-	945	122	1 067	-	-	-	1 057	122	1 179
03P - Alvalade (P)	-	-	-	1 826	27	1 853	-	-	-	2 006	27	2 033
19A - P. de França (A)	-	-	-	731	77	808	-	-	-	866	78	944
19C - P. de França (C)	-	-	-	1 085	14	1 099	-	-	-	1 077	-	1 077
19F - P. de França (F)	-	-	-	670	63	733	-	-	-	669	63	732
20H - Santa Clara (H)	-	-	-	359	41	400	-	-	-	327	41	368
24C - São Vicente (C)	-	-	-	476	21	497	-	-	-	408	21	429
03A - Alvalade (A)	-	-	-	715	269	984	-	-	-	712	269	981
03D - Alvalade (D)	-	-	247	193	77	517	-	-	247	193	77	517
03E - Alvalade (E)	-	-	-	43	-	43	-	-	-	43	-	43
04D - Areeiro (D)	-	-	-	837	16	853	-	-	-	837	16	853
04E - Areeiro (E)	-	-	-	852	331	1 183	-	-	-	851	331	1 182
11I - Campolide (I)	-	97	187	57	-	341	-	97	241	-	-	338
11G - Campolide (G)	-	-	-	504	133	637	-	-	511	-	133	644
11H - Campolide (H)	-	-	185	670	85	940	-	-	805	-	82	887
19B - P. de França (B)	-	-	-	81	-	81	-	-	-	223	14	237
19D - P. de França (D)	-	-	-	562	-	562	-	-	-	561	-	561
19G - P. de França (G)	-	-	-	436	-	436	-	-	-	637	-	637
23A - S. D. Benfica (A)	-	-	-	49	-	49	-	-	-	49	-	49
23B - S. D. Benfica (B)	-	-	-	954	147	1 101	-	-	-	950	147	1 097
23C - S. D. Benfica (C)	-	-	-	726	-	726	-	-	-	724	-	724
23D - S. D. Benfica (D)	-	-	-	443	58	501	-	-	-	435	58	493
23E - S. D. Benfica (E)	-	-	-	867	135	1 002	-	-	-	853	135	988
23F - S. D. Benfica (F)	-	-	-	552	6	558	-	-	-	550	6	556
23G - S. D. Benfica (G)	-	-	-	1 829	73	1 902	-	-	-	1 678	73	1 751
23H - S. D. Benfica (H)	-	-	-	845	15	860	-	-	-	838	15	853
23K - S. D. Benfica (K)	-	-	-	1 111	86	1 197	-	-	-	1 110	86	1 196
23L - S. D. Benfica (L)	-	-	-	899	487	1 386	-	-	6	893	492	1 391
24A - São Vicente (A)	-	-	-	223	-	223	-	-	-	232	-	232
24D - São Vicente (D)	-	-	-	227	34	261	-	-	-	224	34	258
24E - São Vicente (E)	-	-	-	319	23	342	-	-	-	327	23	350
24F - São Vicente (F)	-	-	-	162	54	216	-	-	-	161	54	215
24G - São Vicente (G)	-	-	-	101	23	124	-	-	-	101	23	124
24H - São Vicente (H)	-	-	-	215	48	263	-	-	-	214	48	262
14C - Lumiar (C)	-	-	-	520	4	524	-	-	-	554	4	558

TABELA 2-5 LISTA DE LUGARES DE ESTACIONAMENTO POR ZEDL E TARIFA 2020 - 2021 (CONTINUAÇÃO II)

	2020						2021					
	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	TOTAL	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	TOTAL
14D - Lumiar (D)	-	-	-	381	-	381	-	-	-	381	-	381
14G - Lumiar (G)	-	-	-	1 304	30	1 334	-	-	-	1 298	30	1 328
14H - Lumiar (H)	-	-	-	930	-	930	-	-	-	928	-	928
14J - Lumiar (J)	-	-	-	-	-	0	-	-	-	682	177	859
14K - Lumiar (K)	-	-	-	824	71	895	-	-	-	822	71	893
14L - Lumiar (L)	-	-	-	1 603	12	1 615	-	-	-	1 606	12	1 618
14M - Lumiar (M)	-	-	-	541	100	641	-	-	-	516	100	616
14N - Lumiar (N)	-	-	-	1 147	-	1 147	-	-	-	1 145	-	1 145
14O - Lumiar (O)	-	-	-	812	149	961	-	-	-	812	149	961
17B - Olivais (B)	-	-	-	1 024	248	1 272	-	-	-	1 026	248	1 274
17C - Olivais (C)	-	-	-	641	763	1 404	-	-	-	640	763	1 403
17D - Olivais (D)	-	-	-	685	19	704	-	-	-	680	19	699
17E - Olivais (E)	-	-	-	678	151	829	-	-	-	677	151	828
17F - Olivais (F)	-	-	-	75	13	88	-	-	-	75	13	88
17G - Olivais (G)	-	-	-	281	39	320	-	-	-	281	39	320
17I - Olivais (I)	-	-	-	73	-	73	-	-	-	73	-	73
20E - Santa Clara (E)	-	-	-	223	-	223	-	-	-	223	-	223
09C - Benfica (C)	-	-	-	350	-	350	-	-	-	350	-	350
09F - Benfica (F)	-	-	-	397	-	397	-	-	-	397	-	397
07A - Beato (A)	-	-	-	419	-	419	-	-	-	419	-	419
03B - Alvalade (B)	-	-	-	121	-	121	-	-	-	-	-	0
03C - Alvalade (C)	-	-	-	97	-	97	-	-	-	-	-	0
03H - Alvalade (H)	-	-	-	147	-	147	-	-	-	138	-	138
03I - Alvalade (I)	-	-	-	444	307	751	-	-	-	444	341	785
03J - Alvalade (J)	-	-	-	746	210	956	-	-	-	765	215	980
03L - Alvalade (L)	-	-	-	89	-	89	-	-	-	89	-	89
03M - Alvalade (M)	-	-	-	304	-	304	-	-	-	304	-	304
03N - Alvalade (N)	-	-	-	833	118	951	-	-	-	834	118	952
03O - Alvalade (O)	-	-	-	727	209	936	-	-	-	661	379	1 040
03Q - Alvalade (Q)	-	-	-	898	172	1 070	-	-	-	858	232	1 090
03R - Alvalade (R)	-	-	-	1 258	132	1 390	-	-	-	1 288	144	1 432
04A - Areeiro (A)	-	-	-	-	-	0	-	-	-	47	-	47
04B - Areeiro (B)	-	19	-	712	-	731	-	-	-	-	-	726
04C - Areeiro (C)	-	8	-	804	265	1 077	-	-	-	-	265	1 084
04F - Areeiro (F)	-	60	1 200	-	21	1 281	-	60	1 203	-	21	1 284
04G - Areeiro (G)	-	49	491	-	115	655	-	48	491	-	115	654
04H - Areeiro (H)	-	-	141	923	534	1 598	-	-	141	891	542	1 574
10A - Campo de Ourique (A)	-	-	-	-	-	0	-	-	-	2 433	348	2 781
10B - Campo de Ourique (B)	-	-	-	-	-	0	-	176	10	-	122	308
10C - Campo de Ourique (C)	-	-	-	-	-	0	-	114	76	674	248	1 112

TABELA 2-6 LISTA DE LUGARES DE ESTACIONAMENTO POR ZEDL E TARIFA 2020 - 2021 (CONCLUSÃO)

	2020						2021					
	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	TOTAL	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	TOTAL
11A - Campolide (A)	-	-	-	177	-	177	-	-	165	-	-	165
11B - Campolide (B)	-	-	-	359	-	359	-	-	412	-	-	412
11E - Campolide (E)	-	-	-	-	-	0	-	-	45	-	-	45
11F - Campolide (F)	-	22	342	-	-	364	-	92	270	-	-	362
19E - P. de França (E)	-	-	-	555	-	555	-	-	-	553	-	553
19H - P. de França (H)	-	-	-	77	-	77	-	-	-	76	-	76
19I - P. de França (I)	-	-	-	16	-	16	-	-	-	17	-	17
23I - S. D. Benfica (I)	-	-	-	747	122	869	-	-	-	745	121	866
23J - S. D. Benfica (J)	-	-	-	275	-	275	-	-	-	275	-	275
23O - S. D. Benfica (O)	-	-	25	18	-	43	-	-	43	-	-	43
23P - S. D. Benfica (P)	-	-	-	399	-	399	-	-	365	-	-	365
24B - São Vicente (B)	-	-	-	277	3	280	-	-	-	279	3	282
24I - São Vicente (I)	-	-	-	37	-	37	-	-	-	37	-	37
24J - São Vicente (J)	-	-	-	29	-	29	-	-	-	18	-	18

Entre 2020 e 2021 o principal destaque é o surgimento dos primeiros lugares com tarifa Castanha, e o aumento de lugares em eixos vermelhos. Também os lugares reservados para o estacionamento de veículos com dístico de residente aumentaram significativamente.

TABELA 2-7 SÍNTESE DOS LUGARES DISPONÍVEIS PARA ESTACIONAMENTO NAS ZEDL 2020 - 2021

	2020						2021					
	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	TOTAL	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	TOTAL
Lugares em ZEDL		8 322	13 598	57 179	10 837	89 936	1 366	9 593	12 449	55 412	12 441	91 261

Para além dos arruamentos de domínio municipal, a EMEL continuou a assegurar a gestão de lugares em áreas de terceiros, com quem contratualizou a exploração, ampliando a oferta de estacionamento público.

TABELA 2-8 LUGARES GERIDOS PELA EMEL AO ABRIGO DE CONTRATOS DE EXPLORAÇÃO 2020 - 2021

	2020				2021			
	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE
052 - Av. Brasília (APL)			1 320				1 372	
04G - Praça Pasteur			124				124	
03C/03H/03M - Alvalade (Cid. Universitária)				477				477
11F - Campolide (Palácio da Justiça)			296				296	
Total			1 740	477			1 792	477



FIGURA 2-1 INTERVENÇÕES EM ÁREAS CONTÍGUAS À VIA PÚBLICA

O esforço de gestão do estacionamento contempla também intervenções, muitas vezes provisórias, em parcelas contíguas à via pública, dotando-as das condições indispensáveis para o estacionamento ordenado e seguro.

Em 2021 foram desenvolvidos vários projetos com estas características:

1. R. General T. Barata, P. França: 160 lugares
2. R. J, Beato: 113 lugares
3. R. António Gonçalves, P. França: 142 lugares
4. R. Silveira Peixoto, Beato, 235 lugares

As obras na Rua Silveira Peixoto não estavam ainda terminadas em dezembro de 2021.

Uma área em que é muito mais complexo o aumento da oferta é a que corresponde aos Bairros Históricos (BH) da cidade. As dificuldades de estacionamento nestes bairros são tão grandes que se torna indispensável erguer limitações ao acesso, mesmo a residentes – é permitida a entrada apenas ao veículo a que corresponde o primeiro dístico de cada morada situada nestas zonas – formando-se assim as Zonas de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC). As restantes viaturas com dístico registado na mesma morada

apenas poderão ser estacionadas nas ZEDL contíguas.

Nestes bairros, mais que em qualquer outra área da cidade, o espaço urbano não foi concebido tendo em consideração a utilização do automóvel, muito menos da forma massiva e intensiva como hoje acontece.

A EMEL, consciente da entropia muitas vezes provocada por um sistema de controlo de acessos pouco amigável e desalinhado das necessidades individuais de cada morador, e paralelamente com a discussão pública do novo Regulamento de Estacionamento, desenhou um caderno de encargos e lançou um procedimento de contratação pública no último semestre de 2020, dividido em quatro lotes, contemplando soluções tecnológicas que viabilizam uma maior



FIGURA 2-2 IMAGEM DE BAIRRO HISTÓRICO

flexibilidade e uma mudança do paradigma nas operações de verificação e autorização dos acessos. A implementação destes novos sistemas, prevista para o segundo semestre de 2021, ficou comprometida pelas contestações sucessivas de um dos concorrentes, a que foi atribuída a segunda posição no ordenamento das propostas, encontrando-se a modernização das ZAAC, de momento, a aguardar a decisão que venha a ser tomada pelo Supremo Tribunal Administrativo.

Enquanto não for possível instalar os equipamentos que proporcionam estas novas valências, a EMEL continua a desenvolver todos os esforços para otimizar o funcionamento dos atuais

dispositivos e sistemas. Para o efeito celebrou dois contratos, por consulta prévia, e lançou no final de 2021 um Concurso Público, prevendo um prazo de um ano, com vista a dar continuidade à necessária manutenção desses equipamentos e sistemas. Mesmo com consciência da necessidade de mudança do dispositivo instalado, são de salientar as medidas estruturantes implementadas e reforçadas na estratégia de gestão do acesso automóvel às ZAAC, medidas que visaram uma melhoria substancial da qualidade do serviço prestado e mais celeridade na interação com todos aqueles que necessitam de aceder com automóvel a estas zonas.

O aperfeiçoamento de processos nas ZAAC, em paralelo com a identificação e substituição dos equipamentos mais críticos, continuou a revelar-se uma aposta ganhadora e de vital importância, reduzindo o tempo de inoperacionalidade do sistema.

Já no que diz respeito ao número de acessos às ZAAC, no ano de 2020, fruto de toda a conjuntura que envolveu a pandemia, registaram-se menos 636 mil acessos, o que representa uma redução de 50% comparativamente ao ano anterior. Em 2021 verificou-se uma aproximação ao número de acessos registados em 2019 e um incremento da ação direta dos operadores do Centro de Controlo nas interações com os utilizadores. A disponibilidade de lugares para estacionamento, no interior das ZAAC, sofreu, em 2021, uma ligeira redução.

TABELA 2-9 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE LUGARES EM ZAAC 2020 - 2021

	2020	2021
011 - Bairro Alto	95	95
042 - Alfama	180	180
043 - Santa Catarina	93	87
044 - Castelo	154	146
TOTAL	522	508

A globalidade dos lugares geridos pela EMEL, na via pública, registou, em 2021, a seguinte evolução, por coroa tarifária:

TABELA 2-10 EVOLUÇÃO DOS LUGARES DISPONÍVEIS NA VIA PÚBLICA POR COROA TARIFÁRIA 2020 - 2021

	2020	2021
Eixos Pretos	-	0
Eixos Castanhos	-	1 366
Eixos Vermelhos	8 322	9 593
Coroa Amarela	15 338	14 241
Coroa Verde	57 656	55 889
Residentes	10 837	12 441
Bairros Históricos	522	508
Lugares Totais	92 675	94 038

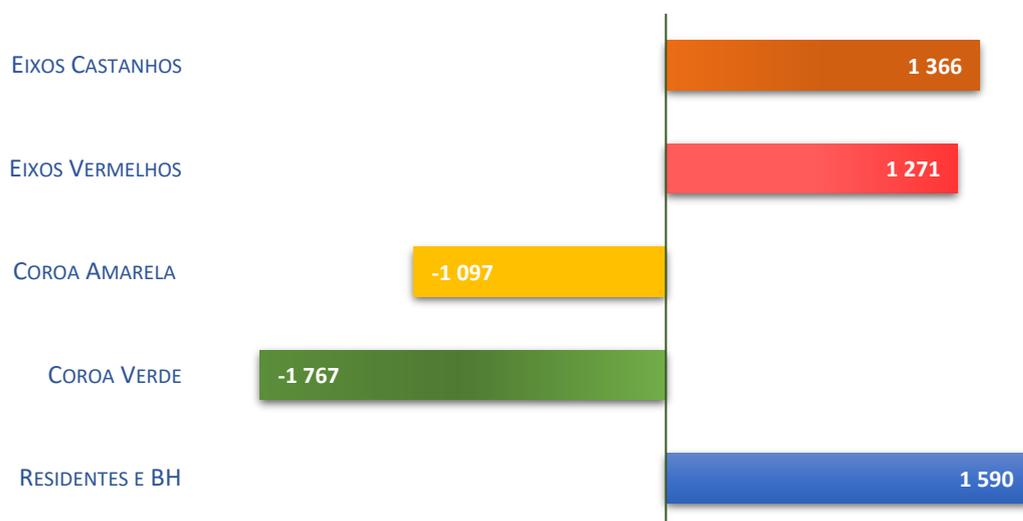


GRÁFICO 2-6 VARIAÇÃO LÍQUIDA DO NÚMERO DE LUGARES POR TARIFA 2020 - 2021

O maior aumento registado, apesar da intensificação do desincentivo das tarifas vigentes nas zonas de maior pressão, acabou por ser nos lugares reservados ao estacionamento de residentes – a proteção dos interesses dos residentes e a obtenção do melhor equilíbrio possível na satisfação das suas necessidades de estacionamento, são objetivos de fundo na conceção da gestão de estacionamento preconizada pela EMEL. Nos próximos anos a empresa planeia retomar um ritmo mais acelerado da expansão da área de estacionamento ordenado, harmonizando, por toda a cidade, o acesso aos descontos às tarifas de rotação que estão em perspetiva para os residentes. Em paralelo, a ampliação da oferta complementar *off street* irá prosseguir com a implementação de vários projetos, com múltiplos objetivos – da dissuasão do acesso ao centro da cidade ao aumento da capacidade dedicada a rotação, passando, uma vez mais, pelo incremento dos lugares destinados a residentes. Nesta vertente, 2021 foi um ano atípico no percurso recente da EMEL.

2.2. PARQUES

Ao longo dos últimos anos a EMEL tem desenvolvido grandes esforços na densificação da rede de parques de estacionamento. Este é mesmo um dos pilares da estratégia de mobilidade sustentável prosseguida pelo Município, suportando as respostas a diversos objetivos, estabelecidos sobre um pano de fundo de normalização do tráfego automóvel dentro de limites que harmonizem mobilidade e valorização do território, segurança e fruição do espaço público.

Neste quadro, a oferta *off street* ganha relevo, sendo entendida como a alternativa preferencial para estacionamento mais prolongado – desde logo pela instalação de infraestruturas de maiores dimensões em zonas periféricas ou de retenção, portanto com características de atratividade suficiente para a dissuasão do acesso automóvel ao centro da cidade, mas também pela disponibilização de unidades para acolhimento de viaturas de residentes em zonas de vincada escassez de oferta, ou até pela criação de propostas que viabilizem a rotação e a satisfação de necessidades de estacionamento decorrentes de intervenções em meio urbano que diminuíram a oferta na via pública.

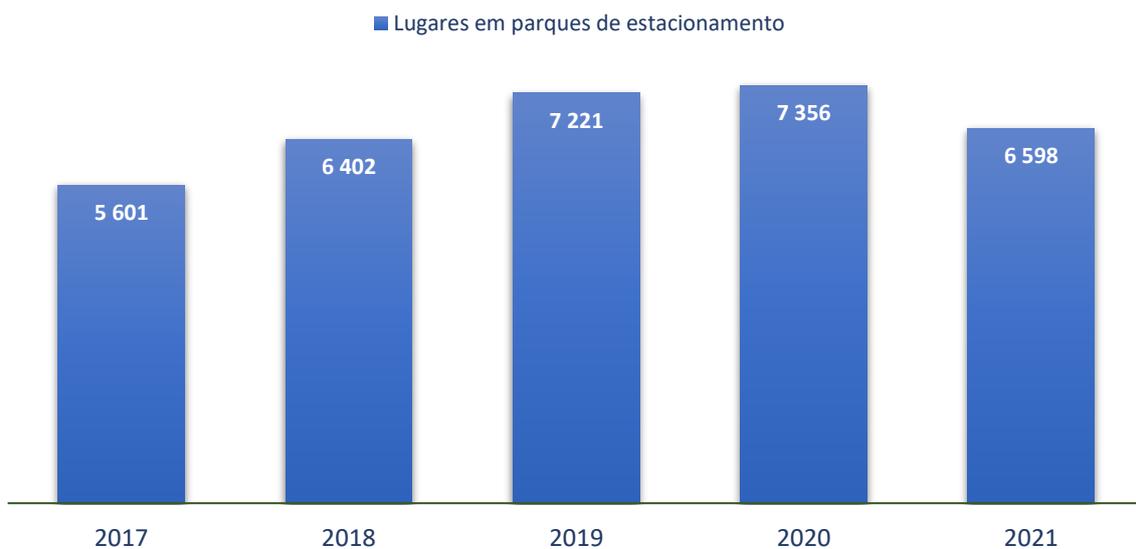


GRÁFICO 2-7 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE LUGARES EM PARQUES 2017 - 2021

O empenho da empresa nesta estratégia materializou-se em projetos como os parques dissuasores da Ameixoeira e da Rua Manuel Gouveia, os parques da Rua Correia Teles em Campo de Ourique, ou da Rua da Verónica, na Graça, e um dos empreendimentos de referência na história da empresa, o projeto do Campo das Cebolas – estas e outras infraestruturas permitiram que, entre 2016 e 2020, a oferta de estacionamento em parques, gerida pela EMEL, crescesse perto de 65%.

Os planos definidos para o futuro prolongam, e até aprofundam, esta aposta, mas em 2021 registou-se uma inflexão nesta trajetória: quatro espaços, mais de 1 000 lugares, saíram da oferta sob gestão da EMEL:

- Santos-o-rio, 210 lugares
- Rua D. Luís I, 104 lugares
- Rua Damasceno Monteiro, 81 lugares
- Cidade Universitária, 620 lugares

Nem todos os lugares aqui apresentados foram perdidos do ponto de vista da oferta *off street* da cidade – o parque da Cidade Universitária continua disponível, se bem que com uma redução da lotação por via da afetação de parte do terreno para edificação de uma residência universitária, tendo acabado o contrato de exploração com a EMEL. Ambos os espaços de Santos-o-rio e da Rua D. Luís I estão a ser utilizados nas obras de expansão da rede do Metropolitano de Lisboa e o parque da Rua Damasceno Monteiro foi cedido pela CML para outro uso.

Do ponto de vista dos rendimentos gerados existirá, necessariamente, um impacto significativo. Os parques encerrados em 2020 e 2021 representaram, em 2019, rendimentos superiores a um milhão de euros. Nos últimos dois anos a queda de receita foi notória, e se, em 2020, a pandemia de Covid 19 terá a maior responsabilidade nessa quebra, os montantes alcançados em 2021 já apontam para uma recuperação da procura, ficando a evolução financeira condicionada, essencialmente, pela diminuição da capacidade.

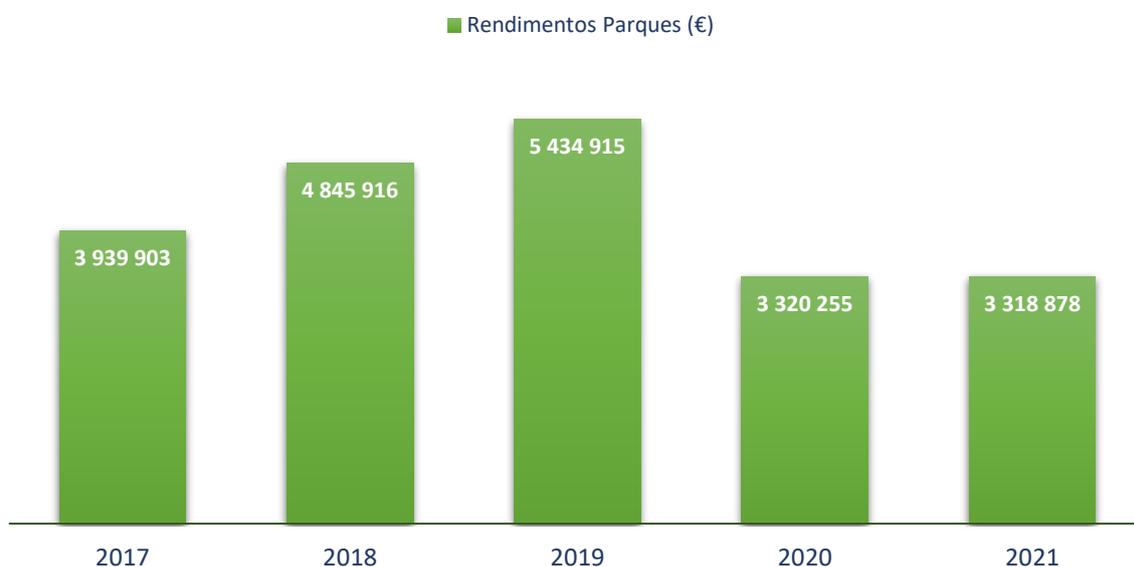


GRÁFICO 2-8 EVOLUÇÃO DOS RENDIMENTOS DE ESTACIONAMENTO EM PARQUES 2017 - 2021

O valor atingido em 2021, em linha com o de 2020, traduz uma clara recuperação quando se tem presente a diminuição da oferta. A EMEL fechou o ano com os seguintes espaços sob gestão:

TABELA 2-11 EVOLUÇÃO DOS LUGARES EM PARQUES 2017 - 2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Alto dos Moinhos	279	279	279	279	279
Ana de Castro Osório	79	79	79	79	79
Areeiro	180	180	180	180	180
Avenida Lusíada	92	92	92	92	92
Belém	76	76	76	76	76
Calçada do Combro	248	248	248	248	248
Campo Grande	196	196	188	188	196
Casal Vistoso	256	256	256	256	256
Chão do Loureiro	192	192	192	192	192
Cidade Universitária	620	620	620	620	-
Colégio Militar	415	415	415	415	415
Combatentes	155	155	155	155	155
Estrada da Luz	98	98	98	98	98
Gomes Freire	125	125	125	-	-
Largo de São Sebastião	28	28	28	28	28
Largo de Santa Bárbara	18	18	18	18	18
Lumiar – Metro	161	161	161	161	161
Mercado de Alvalade	118	118	118	118	118
Parque Mayer	81	81	81	81	81
Portas do Sol	152	152	150	150	150
Quartel Bombeiros + Pavilhão Graça	127	57	57	57	57
Rego	240	240	238	238	238
Sete Rios	110	110	110	-	-
Teixeira de Pascoais	226	226	226	226	226
Universidade	225	225	225	225	225
Sousa Pinto	135	135	135	135	135
Santos Rio	210	210	210	210	-
Aldeia de Telheiras	56	56	56	56	56
Alcântara	202	202	202	202	202
Ameixoeira	501	501	501	501	501
Campo das Cebolas		205	205	205	205
D. Luís I		104	104	104	-
D. Luís I (residentes)		54	54	54	54
Damasceno Monteiro		81	81	81	-
Mercado do Rato		80	86	-	-
Torres de Lisboa		80	79	-	-
Telheiras Nascente		109	109	109	109
Telheiras Poente		158	158	158	158
Manuel Gouveia			398	398	398
Graça			115	115	115
Campo de Ourique			245	245	245
Vila Maria			68	68	67
Avenida de Pádua				248	248
Cosme Damião				287	286
HUB Criativo do Beato					63
LIDL - Avenida Infante D. Henrique					139
Garagem de Arroios					49
	5 601	6 402	7 221	7 356	6 598

Embora de uma dimensão incomparável com a dos espaços que deixou de explorar, a EMEL disponibilizou, em 2021, duas novas infraestruturas:

- **Parque do Hub Criativo do Beato**

Com 63 lugares, inaugurado a 16 de novembro, utilizando provisoriamente um espaço devoluto, com o objetivo de disponibilizar uma proposta virada para a rotação, de apoio aos frequentadores do HUB do Beato

- **Garagem de Arroios**

Com 49 lugares, abriu ao público em 26 de junho, destinando-se essencialmente a Residentes, procurando ajudar a suprir o elevado défice de estacionamento que se regista nesta zona da cidade



FIGURA 2-3 PARQUE DO HUB CRIATIVO DO BEATO

A expansão da oferta em parques de estacionamento é uma prioridade para a EMEL. Em vastas áreas da cidade a disponibilidade de estacionamento é insuficiente e a densificação da rede é incontornável. Mas a satisfação deste objetivo não se restringe à construção de novos parques – sem que exista essa perceção, a verdade é que, em vários locais, existe já significativa capacidade instalada, mas com acesso de difícil planeamento. É neste contexto que em 2021 se concretizou o arranque do projeto piloto EMEL – LIDL. Tenta-se maximizar o aproveitamento dos parques de estacionamento das lojas LIDL, viabilizando a sua utilização pelos residentes em horários de reduzida procura comercial. O piloto é implementado através da gestão remota do

Parque da loja LIDL da Avenida Infante Dom Henrique, com 140 lugares, recorrendo ao Centro de Controlo Operacional da EMEL. Caso se consigam resultados interessantes, esta via poderá representar um acréscimo considerável da oferta de lugares de estacionamento para residentes da cidade de Lisboa, em horários noturnos.

A promoção do acesso de residentes a infraestruturas de estacionamento com baixa taxa de ocupação tem como referência o acordo celebrado entre a CML e a EmPark – no âmbito da renovação das concessões de vários parques, a CML obteve junto da empresa de estacionamento a disponibilização de mais de 1 000 lugares, em condições vantajosas para os residentes na cidade. A EMEL não obtém qualquer rendimento da comercialização destas avenças, intervindo apenas no processo de alocação dos lugares aos residentes, com o valor mensal de 40 euros respeitante a cada avença a destinar-se integralmente à EmPark.

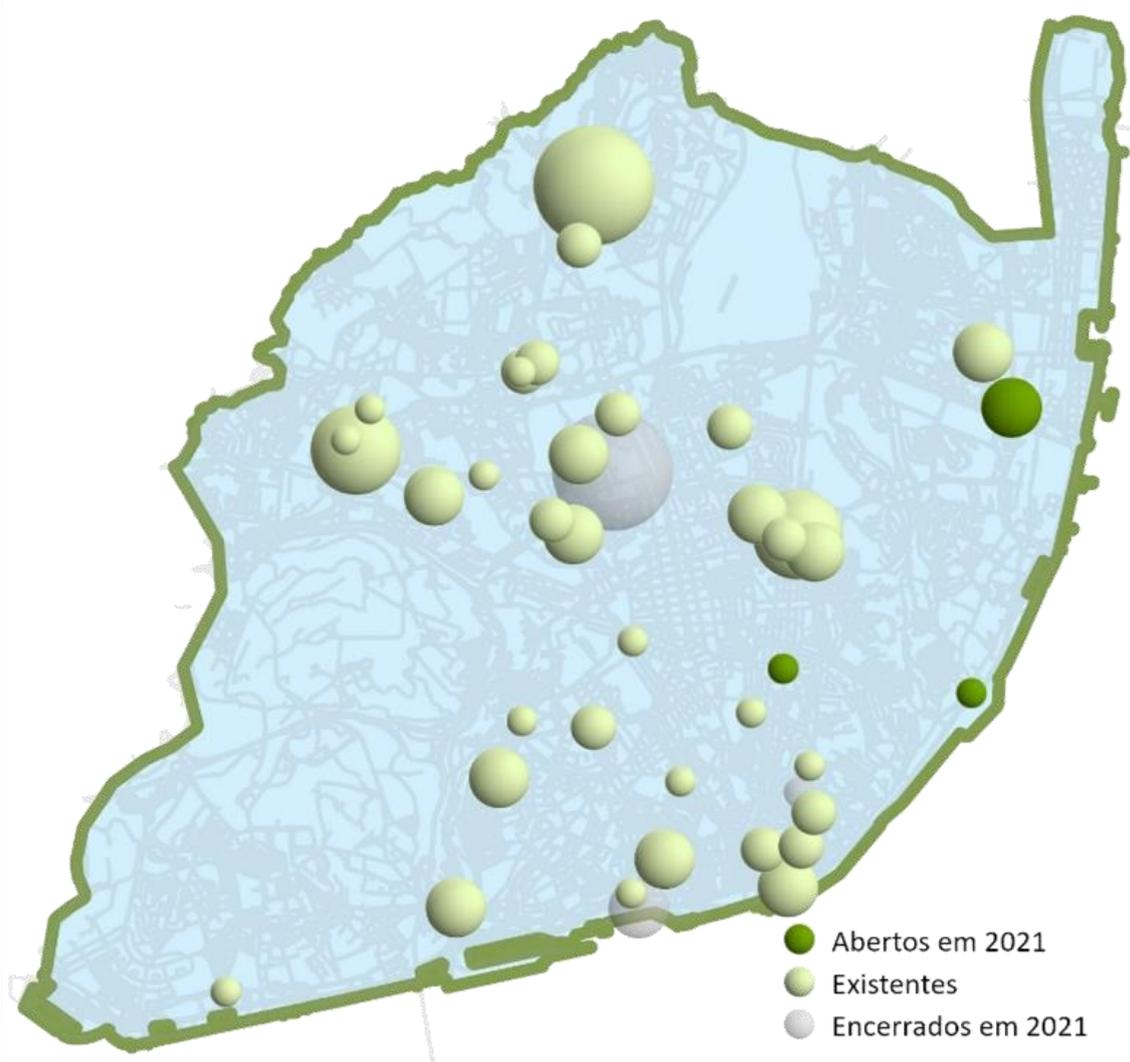


GRÁFICO 2-9 EVOLUÇÃO DA REDE DE PARQUES EMEL EM 2021

A gestão do estacionamento de residentes representa um dos maiores desafios da atividade da empresa. A introdução de descontos na rotação será um grande benefício, mas, para já, são as vantagens proporcionadas pelos dísticos de residente as que vão mais ao encontro das necessidades dos lisboetas.

2.3. RESIDENTES

A EMEL tem vindo a assumir-se, ao longo dos anos, como empresa de referência na gestão da mobilidade. Esta é uma área crucial na vida urbana moderna, com grande impacto na qualidade de vida das populações. Numa cidade como Lisboa, centro da vivência de uma área metropolitana alargada, esses impactos são exponenciados, com qualquer ineficiência a representar custos acrescidos, muitas vezes não monetarizados.

Como em qualquer outro setor, o desenvolvimento de políticas de mobilidade assenta em escolhas, algumas vezes de soma nula. No caso da abordagem aos difíceis equilíbrios que se procuram na gestão do estacionamento, as opções tomadas obedecem sempre a uma orientação de fundo, e essa decorre da interpretação dos melhores interesses dos residentes. Em perspetiva está, para breve, a introdução de descontos nas tarifas de rotação suportadas pelos moradores nas ZEDL que não a da sua residência, mas já em março de 2021 foi implementada uma das medidas previstas no novo Regulamento de Estacionamento, e que isenta do pagamento de emolumento o dístico da primeira viatura de cada morada, desde que não seja requerido qualquer outro título para a residência em causa.



GRÁFICO 2-10 EVOLUÇÃO DOS RENDIMENTOS DE PRODUTOS DE RESIDENTES 2017 - 2021

Caso seja solicitado dístico para uma segunda viatura na mesma morada, será então cobrado, adicionalmente à tarifa e ao emolumento dessa segunda viatura, o emolumento da emissão do dístico associado à primeira viatura. Com um custo associado de 12 euros (incluindo IVA), este poderá não parecer um benefício muito valioso, mas, na verdade, mostra-se suficiente para que os rendimentos de produtos destinados a residentes se apresentem como a única classe de rendimentos de exploração a registar uma descida evidente face a 2020, -5,6%, facto que ganha relevo quando se constata que o volume de dísticos válidos até teve um crescimento de 9,6%.

TABELA 2-12 DÍSTICOS VÁLIDOS POR ZEDL E ZAAC - 2021

ZEDL/ZAAC	Dísticos	ZEDL/ZAAC	Dísticos	ZEDL/ZAAC	Dísticos
001 - Berna/Valbom	2 113	03P - Alvalade (P)	1 604	14N - Lumiar (N)	1 649
003 - Parque	374	03Q - Alvalade (Q)	1 682	14O - Lumiar (O)	1 057
005 - Av. Liberdade	680	03R - Alvalade (R)	2 258	17B - Olivais (B)	1 684
006 - S. Mamede	380	042 - Alfama	559	17C - Olivais (C)	1 519
007 - Santa Marta	486	043 - Santa Catarina	580	17D - Olivais (D)	737
008 - Alameda	1 352	044 - Castelo	607	17E - Olivais (E)	979
009 - Chile	2 148	045 - Quinta da Luz	2 093	17F - Olivais (F)	127
010 - Avenidas Novas	1 375	046 - Laranjeiras	326	17G - Olivais (G)	442
011 - Bairro Alto	358	048 - Parque Nações	1 438	17I - Olivais (I)	134
012 - Chiado	602	04B - Areeiro (B)	1 385	19A - P. de França (A)	1 496
013 - Baixa	625	04C - Areeiro (C)	1 364	19B - P. de França (B)	8
014 - Praça J. Fontana	1 246	04D - Areeiro (D)	617	19C - P. de França (C)	1 842
015 - Entrecampos	1 189	04E - Areeiro (E)	778	19D - P. de França (D)	876
016 - Campo Pequeno	1 219	04F - Areeiro (F)	1 013	19E - P. de França (E)	839
017 - Estefânia	1 482	04G - Areeiro (G)	1 210	19F - P. de França (F)	1 127
018 - Mq. de Pombal	1 258	04H - Areeiro (H)	1 950	19G - P. de França (G)	433
021 - Castilho	1 018	050 - Mouraria	236	19H - P. de França (H)	111
023 - Bairro Azul	851	051 - Belém	41	19I - P. de França (I)	88
024 - Campo Ourique	3 851	055 - Bairro de Santos	1 886	20E - Santa Clara (E)	297
025 - Campo Santana	1 358	060 - Madragoa	347	20H - Santa Clara (H)	780
026 - Infante Santo	2 513	061 - Carnide	355	23B - S. D. Benfica (B)	1 206
027 - Lapa	1 510	07A - Beato (A)	809	23C - S. D. Benfica (C)	965
028 - Santos	1 307	09C - Benfica (C)	589	23D - S. D. Benfica (D)	378
030 - Gulbenkian	448	09F - Benfica (F)	367	23E - S. D. Benfica (E)	1 176
032 - São Paulo	519	10A - Cmp. de Ourique (A)	1 747	23F - S. D. Benfica (F)	606
033 - Príncipe Real	2 478	10B - Cmp. de Ourique (B)	144	23G - S. D. Benfica (G)	2 660
034 - Santa Isabel	1 531	10C - Cmp. de Ourique (C)	633	23H - S. D. Benfica (H)	394
037 - Anjos	3 001	11A - Campolide (A)	53	23I - S. D. Benfica (I)	1 003
038 - Socorro	1 170	11B - Campolide (B)	353	23J - S. D. Benfica (J)	77
03A - Alvalade (A)	967	11E - Campolide (E)	28	23K - S. D. Benfica (K)	2 240
03B - Alvalade (B)	7	11F - Campolide (F)	63	23L - S. D. Benfica (L)	1 928
03D - Alvalade (D)	143	11G - Campolide (G)	524	23O - S. D. Benfica (O)	1
03E - Alvalade (E)	1	11H - Campolide (H)	1 817	23P - S. D. Benfica (P)	515
03G - Alvalade (G)	477	11I - Campolide (I)	289	24A - São Vicente (A)	342
03H - Alvalade (H)	114	14C - Lumiar (C)	613	24B - São Vicente (B)	408
03I - Alvalade (I)	1 437	14D - Lumiar (D)	538	24C - São Vicente (C)	614
03J - Alvalade (J)	941	14G - Lumiar (G)	1 799	24D - São Vicente (D)	328
03K - Alvalade (K)	1 249	14H - Lumiar (H)	1 144	24E - São Vicente (E)	692
03L - Alvalade (L)	2	14J - Lumiar (J)	998	24F - São Vicente (F)	401
03M - Alvalade (M)	187	14K - Lumiar (K)	1 625	24G - São Vicente (G)	137
03N - Alvalade (N)	1 373	14L - Lumiar (L)	1 746	24H - São Vicente (H)	372
03O - Alvalade (O)	1 438	14M - Lumiar (M)	489	24J - São Vicente (J)	1
				TOTAIS	118 144

Um aumento tão pronunciado do volume de dísticos válidos prender-se-á, antes de mais, com a queda registada em 2020 – esta queda é que representa um facto atípico, que estará relacionado com a pandemia e com a suspensão da fiscalização durante o confinamento. A tendência dos últimos anos era de um crescimento consolidado do volume de dísticos emitidos, de resto acompanhando, naturalmente, o alargamento da área de estacionamento ordenado.

A crescente implantação de regimes de teletrabalho também poderá ter alguma influência na maior procura de dísticos – residentes que trabalhavam em locais fora da ZEDL de residência e que utilizavam regularmente o automóvel particular nas deslocações para o emprego não tinham necessidade de obter dístico de residente para a sua viatura. Este facto era indiciado pelo apuramento, em algumas ZEDL, de uma correlação negativa entre a taxa de motorização e a taxa de ocupação dos lugares de estacionamento por veículos com dístico de residente de zona. Havendo agora mais residentes em teletrabalho, admite-se que essa correlação enfraqueça, ou até que se venha a inverter, sendo natural uma maior procura de dísticos por parte destes residentes.

Outro fator que certamente contribuirá para maior procura de dísticos é o aumento do número de lugares reservados a residentes, onde o estacionamento só é possível a viaturas com dístico de residente da ZEDL em causa.



GRÁFICO 2-11 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE LUGARES RESERVADOS A RESIDENTES EM PROPORÇÃO DOS LUGARES TARIFADOS 2017 - 2021

Apesar da evidente tendência crescente da proporção de lugares reservados ao estacionamento de residentes, há que usar de alguma parcimónia sempre que se toma a decisão de instalar uma nova área de reserva – a procura de rotação é afastada destes arruamentos sendo canalizada para os circundantes, colocando aí maior pressão. Tendo presente os novos benefícios, designadamente os descontos à tarifa de rotação a atribuir aos residentes, a necessidade de monitorização do nível de serviço torna-se premente, sendo essencial prevenir o risco de

surgimento de desequilíbrios que, ao invés de beneficiar seja quem for, acabam por prejudicar a todos.

A pressão de estacionamento de residentes medida pelo volume de dísticos válidos não é homogénea por toda a cidade. A necessidade de condições mínimas de rotação recomendaria um rácio de dísticos por lugar com o valor máximo de um, mas não é essa a realidade que se verifica.

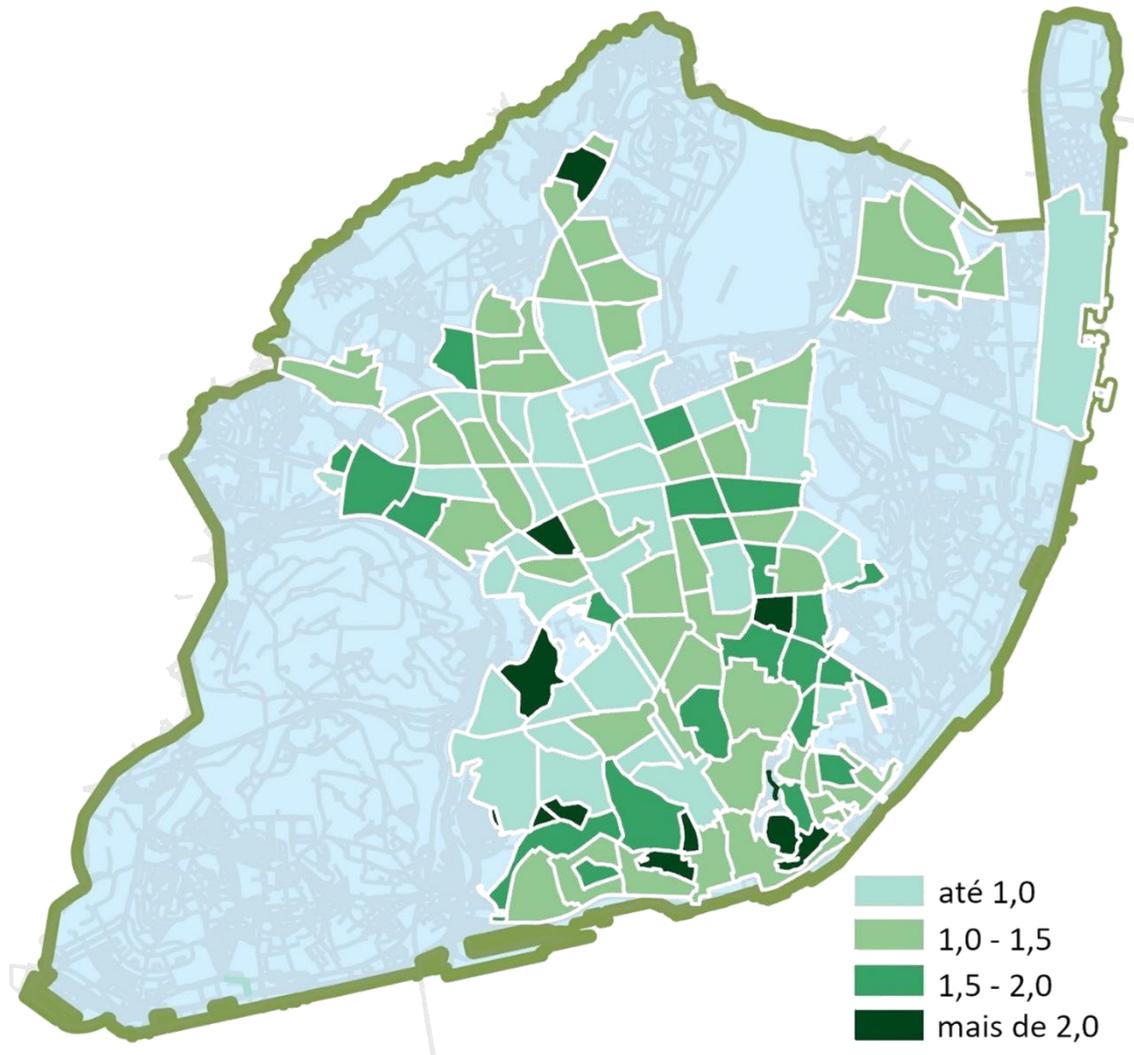


GRÁFICO 2-12 DISTRIBUIÇÃO DO RÁCIO DE DÍSTICOS POR LUGAR NAS ZEDL E ZAAC

Na maioria das ZEDL o rácio reflete a existência de mais do que um veículo com dístico por cada lugar de estacionamento. Há oito ZEDL com mais de dois veículos com dístico por cada lugar e em quatro delas o rácio ultrapassa até as três viaturas de residentes por lugar. Nas ZAAC estes valores são comuns, e apenas a 043 – Santa Catarina regista menos de três dísticos de residente emitidos por cada alvéolo. Valores desta dimensão afastam qualquer perspetiva de nível de serviço, levando a questão para a disputa de um lugar para estacionar.

Dentro do volume de dísticos de residente comuns – atribuídos a veículos registados em moradas que integram os limites da ZEDL correspondente e em nome do proprietário, também

ele com morada fiscal idêntica – existe uma proporção cuja morada de registo do veículo não respeita o preceito de inclusão na ZEDL. A viatura poderá estar registada em qualquer ponto do país, do Minho ao Algarve, e poderá aceder ao dístico de residente, assumindo todos os benefícios deste, apenas mediante a apresentação de uma declaração em que o proprietário atesta que o veículo em causa está, de facto, ao serviço de um terceiro, este sim, com morada na ZEDL para que é emitido o dístico – são os chamados “dísticos de usufruto”.

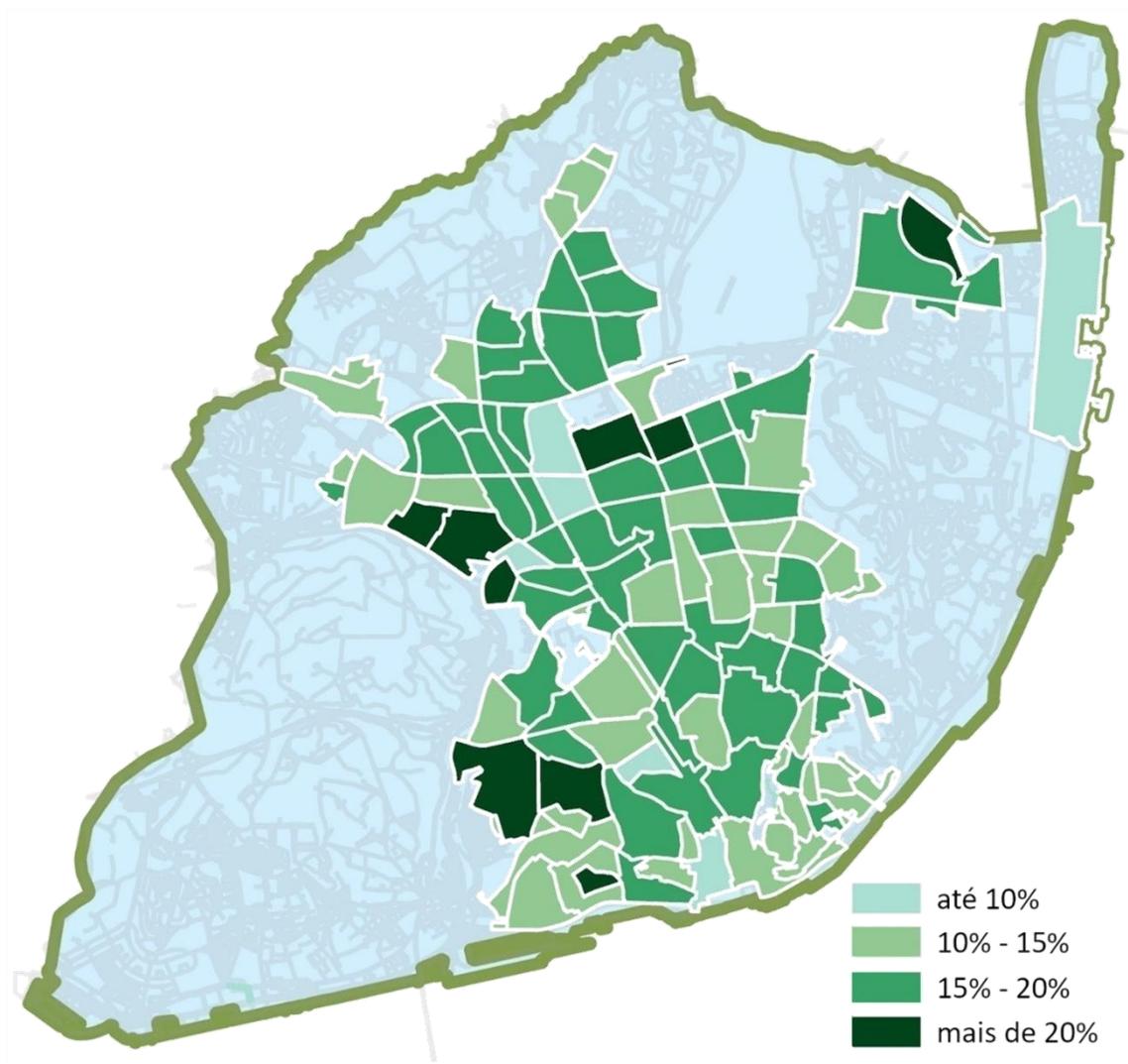


GRÁFICO 2-13 DISTRIBUIÇÃO DA PROPORÇÃO DE DÍSTICOS DE USUFRUTO POR ZEDL E ZAAC

Instituídos para, no seio de um normativo complexo e por vezes rígido, dar resposta a situações pontuais, introduzindo alguma flexibilidade, a verdade é que o modelo de atribuição de dísticos de usufruto inclina o perfil da regulação de emissão de dísticos para o extremo oposto, parecendo facilitar a emergência de situações abusivas – sinal evidente destas facilidades é o registo de proporções de dísticos de usufruto superiores a 20% do total de dísticos emitidos, em algumas ZEDL. A média global de dísticos de usufruto é mais moderada, mas mesmo assim aproxima-se dos 16%, um valor muito elevado quando se perspetiva a disputa por lugar de estacionamento que já se aflorou. O novo Regulamento de Estacionamento continua a contemplar a atribuição de dístico de usufruto, mas apenas nos casos em que o usufrutuário é designado no Documento Único Automóvel, algo que, admite-se, reaproximará a realidade

desta figura daquela que foi a sua conceção. Em 2021 os dísticos emitidos com recurso a declarações de usufruto registaram uma subida de 22%, mais do dobro do observado para a globalidade dos dísticos.

O volume de dísticos atingido em 2021 veio recolocar o indicador de dísticos por lugar na sua trajetória estrutural de crescimento – apenas em 2018 e 2019, anos de crescimento recorde de abertura de novos lugares, e em 2020, o primeiro ano da pandemia, foram apurados valores que ficam abaixo dos 1,28 dísticos por lugar verificados em 2017.

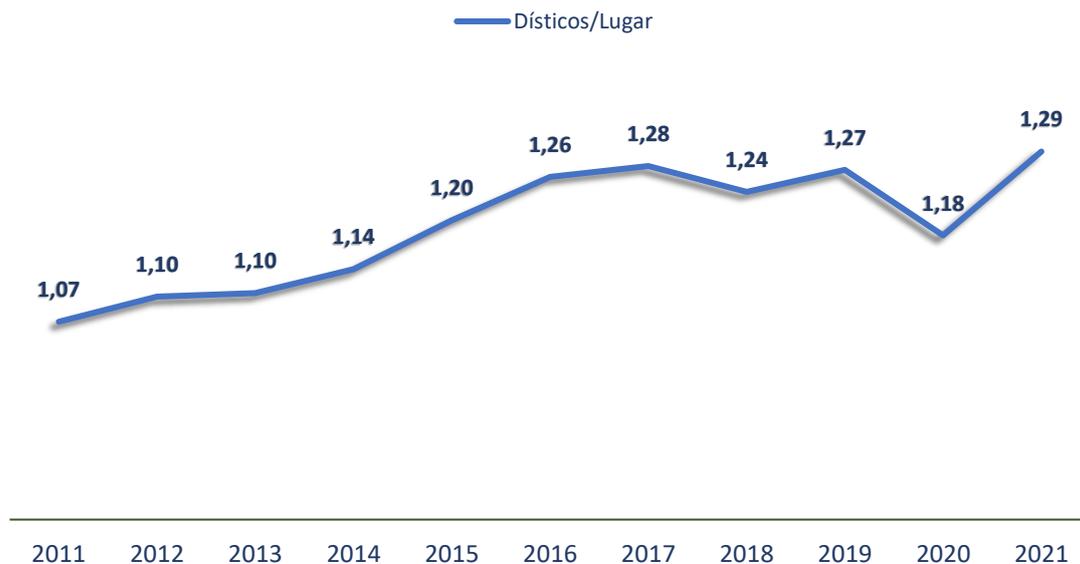


GRÁFICO 2-14 EVOLUÇÃO DO RÁCIO DE DÍSTICOS DE RESIDENTE POR LUGAR NAS ZEDL

Um valor médio de 1,29 dísticos por lugar indicia escassas condições de rotação, de uma forma global, e, de facto, em alguns arruamentos o nível de serviço é bastante baixo, exigindo um acompanhamento da adequação da tarifa vigente. Uma intervenção mais estrutural passaria pelo equacionar da própria política de emissão de dísticos – não tem sido essa a opção da EMEL e do Município. Pelo contrário – a abordagem às perspetivas dos residentes tem vindo a refletir-se na criação de novos produtos, mais adaptados a necessidades específicas e socialmente relevantes. É neste âmbito que o novo Regulamento de Estacionamento introduz conceitos e entendimentos inovadores sobre problemas reais dos lisboetas.

O crescente envelhecimento da população residente tem reflexos na procura por cuidados domiciliários. O dístico de estacionamento para cuidadores informais, proporciona, aos residentes que necessitem de receber assistência, a possibilidade de autorizar o estacionamento gratuito do veículo de um cuidador, nas zonas de estacionamento reservado a residentes da ZEDL da sua residência ou numa ZEDL adjacente, durante três horas por dia. Depois de a EMEL validar o pedido de dístico de cuidador informal, o veículo associado pode usufruir do benefício designado sem, na realidade, colocar qualquer dístico – a matrícula é apenas registada no sistema EMEL. O dístico é totalmente gratuito, tem validade anual e deve ser requerido pelo residente, não pelo cuidador – para beneficiar das vantagens atribuídas ao cuidador informal, o

residente que recebe os cuidados deve primeiro registar-se no site da EMEL e apresentar uma declaração emitida pela junta de freguesia, comprovando que beneficia da prestação de cuidados informais, para além dos documentos do veículo do cuidador.

Benefícios como este exigem o registo de dados do residente – nas situações mais comuns os residentes estão já registados por via do processo de emissão de dísticos. No entanto, nada obriga o residente a ter dístico, ou sequer a possuir automóvel. Para casos como esse foi criada a figura do Registo de Residente. Este registo efetiva-se quando o morador subscreve pela primeira vez um dos produtos a que tem direito enquanto residente em Lisboa – por exemplo o já apresentado dístico de cuidador informal.

A vida familiar reveste-se de dificuldades, exacerbadas quando os agregados são mais alargados. Entendendo como famílias numerosas os agregados familiares com pelo menos três menores, se um destes menores tiver menos de dois anos de idade, poderá ser solicitada a emissão de um dístico de família numerosa para a morada do agregado. Com a atribuição do dístico será reservado um lugar de estacionamento para a família, que pode ser utilizado por todos os veículos registados na morada associada ao dístico, desde que tenham dístico de residente válido. O lugar fica sinalizado com o sinal de parque de estacionamento reservado, com um adicional que permite à fiscalização da EMEL identificar os restantes veículos com dístico de residente existentes na mesma morada. Por uma questão de proteção de dados, o lugar não tem uma sinalização específica nem permite identificar as matrículas dos veículos, o que por vezes torna complexa a operação de fiscalização (e proteção) da ocupação do lugar.

A pandemia veio dar destaque às necessidades concretas dos serviços de saúde. Para facilitar o acesso ao estacionamento das viaturas do Serviço Nacional de Saúde (SNS), foi criado o dístico de SNS, um dístico desmaterializado, válido por um ano e que beneficia os veículos cujas matrículas constam de uma lista criada pelo Ministério da Saúde. Esta lista está anexa a um protocolo celebrado entre a EMEL e o SNS, e os veículos que nela constam ficam isentos do pagamento do estacionamento em todas as ZEDL e podem aceder às ZAAC. Este título funciona de forma muito semelhante ao dístico dos profissionais de saúde, mas este tem a abrangência apenas da ZEDL em que se situa a unidade hospitalar onde trabalha o profissional.

A gestão do estacionamento de forma integrada permite a adoção de produtos dirigidos a necessidades muito específicas, promovendo e facilitando atividades de grande relevo social. A efetividade que se consegue depende, mais uma vez, do nível de serviço alcançado e dos critérios em que assenta a estratégia adotada – conferir grandes facilidades a um universo muito alargado, fará com que os benefícios não tenham efeito real, afastando a gestão efetuada de qualquer impacto substantivo.

2.4. ATIVIDADES DE SUPORTE

A implementação eficaz dos mecanismos de gestão de estacionamento exige competências específicas, que a EMEL soube desenvolver ao longo do tempo. Os recursos reunidos pela empresa, permitem que hoje o Município disponha de capacidades de referência nesta matéria, contando com uma operação eficiente e cada vez mais flexível.

De todos os meios envolvidos numa operação, que é complexa, aquele que permanece mais associado à imagem da empresa é o que se responsabiliza pelo *enforcement* legal dos normativos que enquadram o estacionamento ordenado – a Equipa de Fiscalização.

2.4.1. FISCALIZAÇÃO

Depois de em 2020 se ter assistido a um ano absolutamente atípico do ponto de vista da atividade de fiscalização do estacionamento, o ano de 2021, embora seguindo os ditames impostos pelo contexto de pandemia que persistiu, revelou toda a capacidade de adaptação de uma equipa experiente, com vetores de atuação bem consolidados, factos que permitiram a recuperação de níveis de atividade cada vez mais alinhados com as referências pré-pandemia.

Apesar de todos os condicionalismos decorrentes das medidas de isolamento de combate à pandemia, principalmente durante o primeiro semestre do ano – em que, no período de confinamento, se manteve em funções um efetivo operacional que visava, essencialmente, garantir a capacidade de resposta a situações de constrangimentos à mobilidade – no segundo semestre registou-se uma gradual recuperação dos níveis de atuação da fiscalização.

Todo o contexto que rodeou a atividade em 2021 acabou por proporcionar condições para o reforço das ações de formação interna, com especial foco na reciclagem dos procedimentos da fiscalização no âmbito do Código da Estrada e Regulamento de Sinalização de Trânsito, os relativos ao Regulamento Geral de Proteção de Dados, e na adesão ao programa “Qualifica” onde se registou uma participação bastante interessante. Foram concluídos dois cursos de certificação de Agentes de Fiscalização de Trânsito (AFT).

TABELA 2-13 EVOLUÇÃO DO RÁCIO DE AFT APEADOS POR LUGAR EM EXPLORAÇÃO 2017 - 2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Lugares Tarifados	54 875	67 008	80 998	81 786	81 089
Lugares de Residentes	6 490	8 707	10 455	10 837	12 441
Lugares em ZAAC	527	522	518	522	508
Total de Lugares	61 892	76 237	91 971	93 145	94 038
AFT Apeados*	98	93	99	105	112
Lugares por AFT Apeado	629	818	929	890	840

*em equivalente a tempo completo

Com os novos agentes e com o abrandamento do ritmo de expansão da área de estacionamento ordenado, ou seja, da área de efetiva fiscalização, foi possível alguma recuperação do rácio de lugares por AFT apeado. Note-se, no entanto, que o número de AFT apeados apresentado

representa o valor equivalente a tempo completo, e embora este seja o rácio de referência para o setor, a verdade é que os meios de intervenção da EMEL vão muito mais além, conseguindo maior raio de ação, flexibilidade e prontidão na resposta:

- 40 Equipas de Bloqueadores
- 16 Reboques de automóveis e um de remoção de trotinetes
- Um veículo de fiscalização por leitura ótica de matrícula
- Oito Brigadas de Intervenção Rápida

Na verdade, as perspetivas futuras não assentam sobre uma melhoria daquele rácio, estando a EMEL a apostar no desenvolvimento tecnológico da sua operação de Fiscalização, procurando aumentar a eficiência ao mesmo tempo que garante mais capacidade de intervenção, mais flexibilidade e maior alinhamento com as políticas de mobilidade.

O aumento do efetivo não deixou de produzir efeitos ao nível das operações produzidas:

TABELA 2-14 EVOLUÇÃO DO VOLUME DE OPERAÇÕES 2017 - 2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Denúncias e Avisos	420 479	371 578	339 204	287 996	343 197
Desbloqueamentos	45 919	50 121	54 985	28 893	43 480
Remoções	9 769	11 547	10 278	7 933	11 800
Operações Totais	476 167	433 246	404 467	324 822	398 477

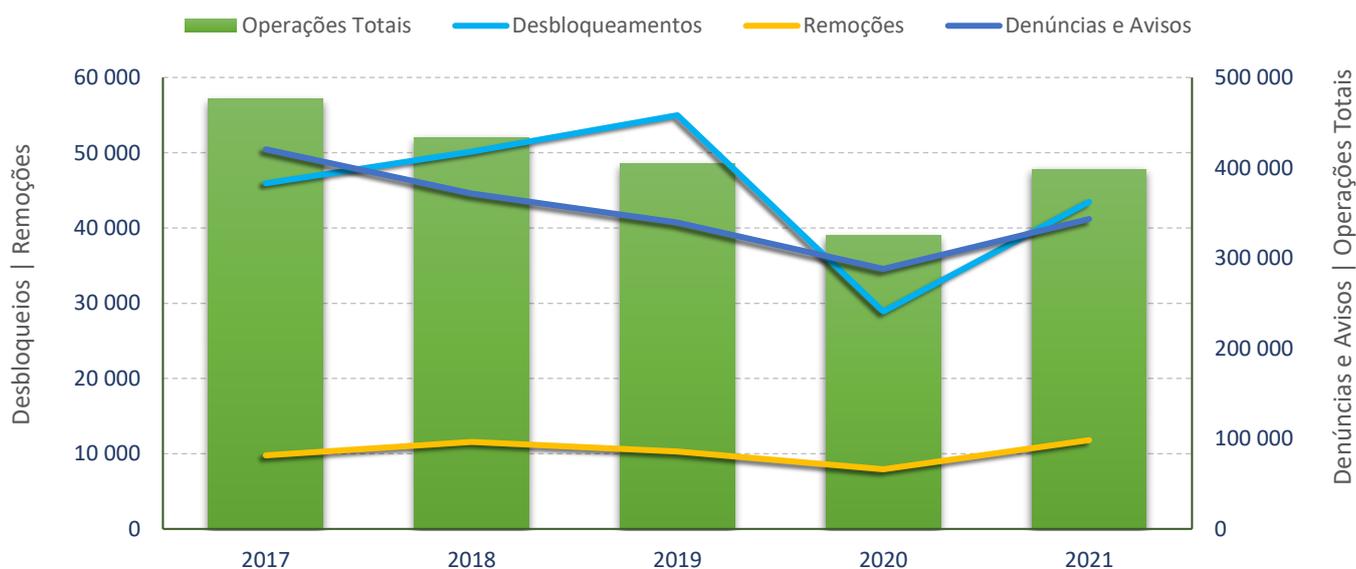


GRÁFICO 2-15 EVOLUÇÃO DAS OPERAÇÕES DE FISCALIZAÇÃO 2017 - 2021

Em 2021 foi interrompida a tendência global de queda do número de operações, verificando-se aumentos em todas as categorias de intervenção. Apesar do acentuado crescimento em volume, registou-se maior eficácia na priorização de intervenção, que confere primazia às situações de entrave à mobilidade.

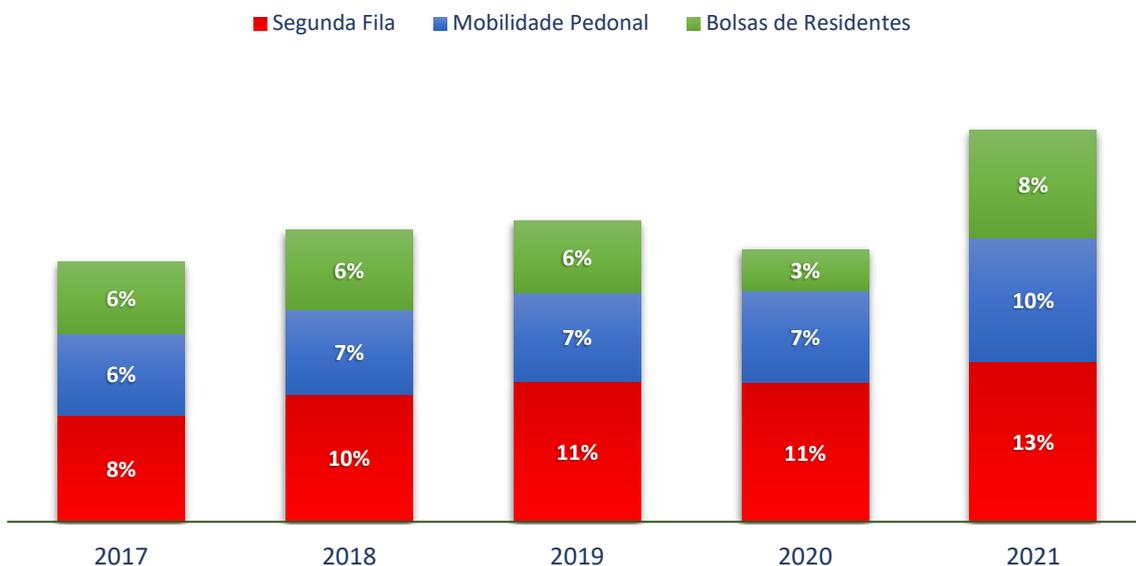


GRÁFICO 2-16 EVOLUÇÃO DA PROPORÇÃO DAS OPERAÇÕES RELACIONADAS COM PRIORIDADES EMEL

Registaram-se crescimentos significativos tanto no combate ao estacionamento em segunda fila como nas infrações com impacto na mobilidade pedonal, designadamente estacionamentos sobre passagens de peões ou nos passeios, mas há um destaque claro para a subida proporcionada pela assertividade na proteção das áreas reservadas a residentes, que certamente será muito por reflexo do aumento de lugares reservados, mas que também demonstra o empenho da empresa no serviço à cidade e aos seus residentes.

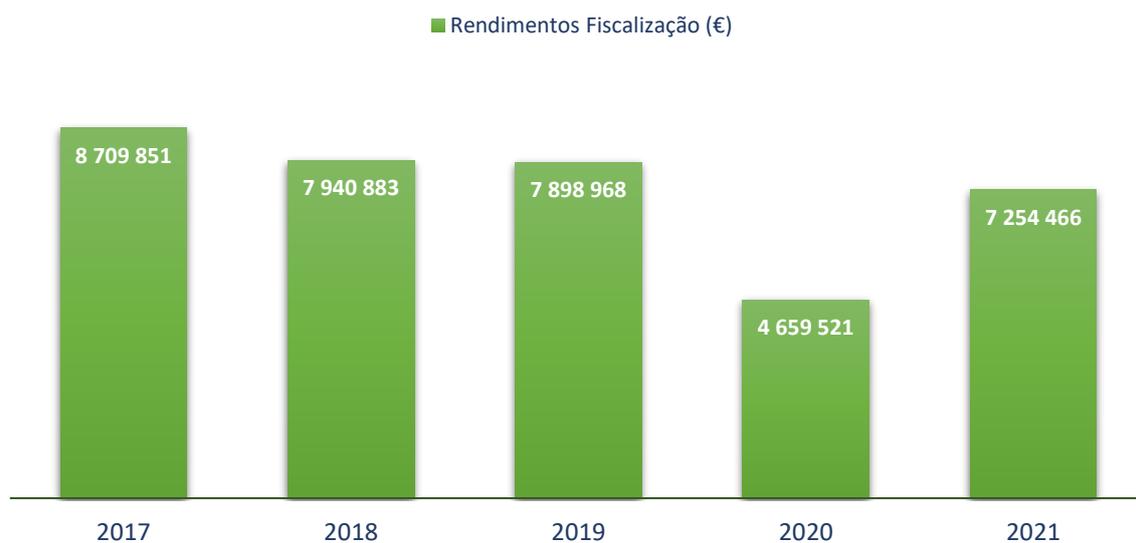


GRÁFICO 2-17 EVOLUÇÃO DOS RENDIMENTOS DECORRENTES DE OPERAÇÕES DE FISCALIZAÇÃO 2017 - 2021

A atenção à priorização produziu ainda um outro efeito – o planeamento criterioso da fiscalização permitiu mesmo que em 2021, pela primeira vez, as operações de fiscalização relacionadas com o estacionamento tarifado não fossem além dos 50% do total, facto que não

beliscou a recuperação registada nos rendimentos – ao maior volume de operações junta-se uma maior eficácia na cobrança e, claro, o maior valor das taxas de desbloqueio e de remoção face aos valores das contraordenações consideradas isoladamente. De resto, na operação apeada, de menor alcance, há um vetor pedagógico mais facilitado no relacionamento, que se materializa na emissão de avisos em vez das denúncias.

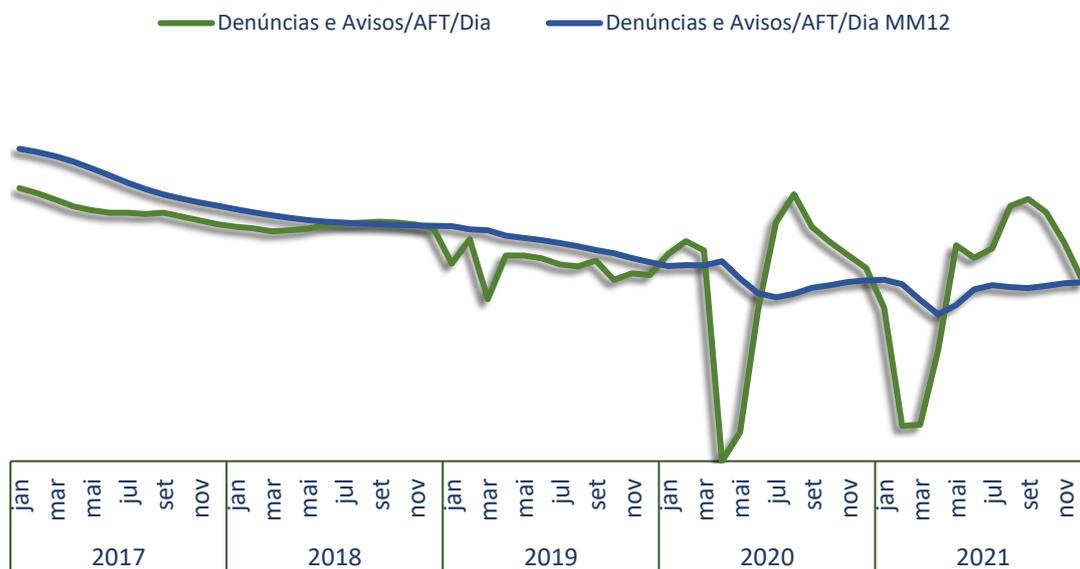


GRÁFICO 2-18 EVOLUÇÃO DA EMISSÃO DE DENÚNCIAS E AVISOS POR AFT E POR DIA 2017 - 2021

A evolução estrutural da atividade de fiscalização apeada apresenta uma tendência decrescente, em que os dois períodos de desconfinamento vieram introduzir episódios de disrupção. Regista-se uma aparente estabilização em termos médios (utilizando o indicador da média móvel de período de 12 meses – MM12), mas só uma consolidação das condições normais de fiscalização poderá permitir aferir se é consistente. A aposta crescente em meios mecânicos, em parte ditada pelo crescimento da área a fiscalizar, mas que também aporta maior flexibilidade e poder de dissuasão, poderá produzir alguma influência no decréscimo de produção apeada, mas também se admite uma evolução positiva da propensão para o cumprimento das normas.

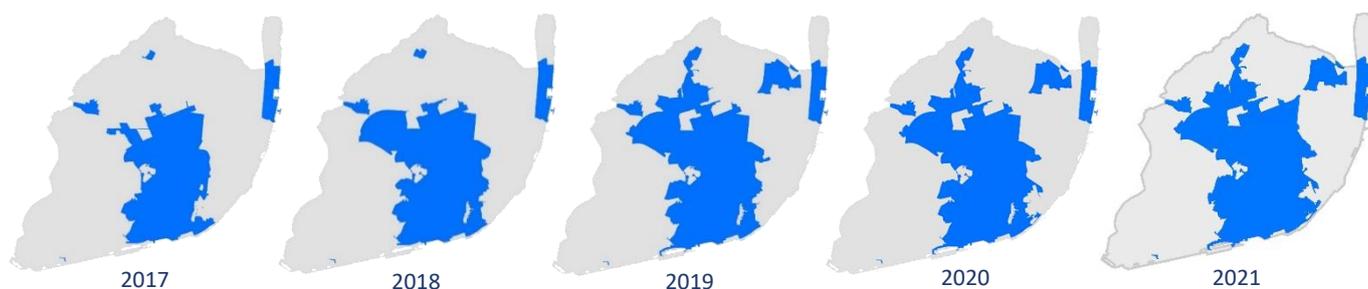


GRÁFICO 2-19 EVOLUÇÃO DA ÁREA DE EXPLORAÇÃO 2017 - 2021

O efeito de privação do uso do automóvel e a percepção deste impacto, obriga a EMEL a uma atenção constante ao desempenho registado na atividade das equipas mecanizadas, designadamente das Equipas de Bloqueadores e Reboques. Um indicador relevante é o que está associado ao tempo de espera para desbloqueio de veículos, que apenas nos meses de setembro, outubro e dezembro esteve próximo dos 30 minutos.

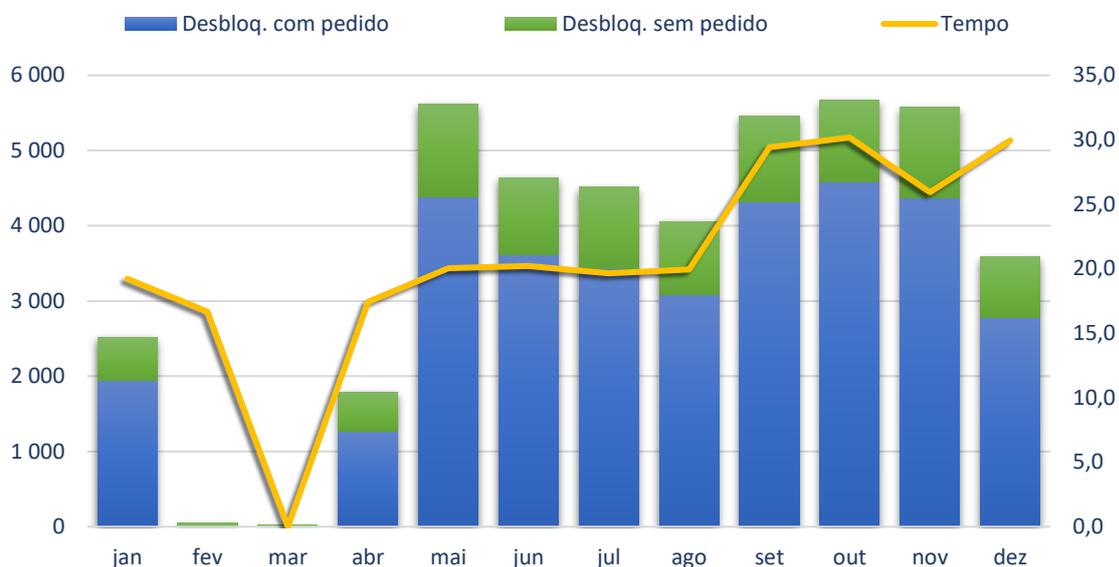


GRÁFICO 2-20 EVOLUÇÃO MENSAL DOS DESBLOQUEIOS E DO TEMPO DE RESPOSTA 2021

Apesar de ser um período de espera ainda prolongado, representa uma melhoria relativamente aos últimos anos, ganhando maior relevo quando se tem presente a maior área a cobrir e, conseqüentemente, as maiores distâncias a percorrer. O aumento dos meios disponíveis e a melhoria dos veículos utilizados – está em curso o programa de substituição das carrinhas das equipas – proporcionam esta evolução favorável. Considerando apenas o segundo semestre de cada ano (retirando assim o impacto dos períodos de confinamento), percebe-se a trajetória descendente do tempo de espera para desbloqueio, apenas interrompida em 2018.

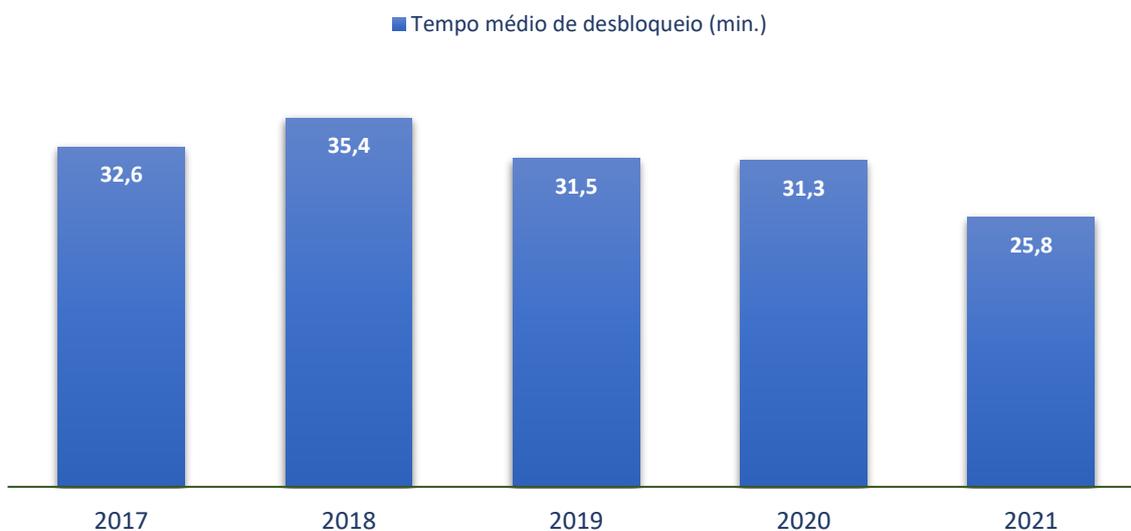


GRÁFICO 2-21 EVOLUÇÃO DO TEMPO MÉDIO DE ESPERA POR DESBLOQUEIO 2017 - 2021

2.4.2. CONTRAORDENAÇÕES

A eficácia da atividade de fiscalização, essencialmente das operações apeadas, depende muito da capacidade de processamento e notificação que a EMEL consegue imprimir. As expectativas no final de 2020 apontavam para um contexto pandémico em regressão, no entanto, contrariamente ao que se esperava, a pandemia viria a recrudescer ao longo do ano de 2021 com os transtornos e dificuldades que acarretou ao longo também desses doze meses.

Muito embora o final do ano de 2020 tenha trazido o restabelecimento de toda a capacidade de processamento e notificação das contraordenações, possibilitando o rápido crescimento da cobrança das operações de fiscalização, a implementação legal de períodos sucessivos de teletrabalho obrigatório, a nível nacional, teve como resultado a diminuição da circulação de pessoas e veículos, o que se reflete ao nível da fiscalização do estacionamento na cidade de Lisboa e eventuais infrações ao código da estrada e legislação conexas.

Desse modo, 2021 foi também um ano incharacterístico, o que não impediu que, com o bom trabalho e esforço de toda a estrutura afeta ao processamento de contraordenações, a EMEL conseguisse que os níveis atingidos no ano de 2019 viessem a ser alcançados (e até superados) no ano de 2021, o que indicia uma boa recuperação das condições necessárias para a total eficácia no processo contraordenacional, sustentando a prossecução do objetivo de fundo – a minimização do período que medeia entre a emissão da denúncia, a realização do procedimento de notificação e a comunicação dos autos de contraordenação rodoviárias. O propósito de manter um sistema de notificação rápido e eficaz é a chave para que os condutores associem ao incumprimento das regras rodoviárias legais uma penalização imediata e com isso haja uma forte dissuasão nesse tipo de comportamentos que prejudicam a mobilidade da cidade de Lisboa.



GRÁFICO 2-22 EVOLUÇÃO DO VOLUME DE AUTOS NOTIFICADOS 2017 - 2021

2.4.3. MEIOS DE PAGAMENTO

A veiculação da estratégia de mobilidade através do desincentivo incorporado nas tarifas de estacionamento exige uma elevada disponibilidade dos meios de pagamento. Os avanços tecnológicos e o investimento realizado pela EMEL nesta área, criam um contexto de acesso ao pagamento caracterizado por uma conveniência, conforto e clareza no relacionamento que, ainda há poucos anos, não era imaginável.

Muito do que se progrediu está, evidentemente, relacionado com o estado de desenvolvimento a que chegaram as soluções de pagamento eletrónico, designadamente as *apps* móveis.

A consolidação destas soluções, a confiança que os utilizadores nelas depositam e as vantagens operacionais que conferem, levaram mesmo a que no novo Regulamento de Estacionamento esteja contemplada a possibilidade de afetação de uma proporção dos lugares ao pagamento do estacionamento de rotação exclusivamente com recurso a estes meios.

Não obstante todos estes progressos, a verdade é que a disponibilidade de equipamentos de cobrança com recurso a moeda, os parquímetros, continua a ser incontornável.

PARQUÍMETROS

Os parquímetros são o principal equipamento de todo o dispositivo envolvido na exploração do estacionamento na via pública, em termos de esforço de investimento. É imprescindível toda a definição de um *layout*, no terreno, implementado de forma inequívoca no que respeita à sinalização vertical, mas também relativamente à sinalização horizontal, que, conjuntamente, conferem à EMEL a legitimidade legal para o exercício do *enforcement* das normas de ordenamento do estacionamento, e oferecem aos automobilistas todas as informações de que necessitam para poderem estacionar com confiança e segurança. Toda esta configuração da via, perfeitamente implementada, só converge para os objetivos de indução de práticas de mobilidade por intermédio dos desincentivos incorporados nas tarifas de estacionamento, pela sua cobrança e, naturalmente, acessibilidade ao pagamento, e essa é materializada, no terreno, pelos parquímetros.

O mercado destas máquinas não oferecia, até há alguns anos, condições concorrenciais, proporcionando uma posição, por parte da EMEL, de alguma fragilidade perante os fornecedores – os equipamentos eram dispendiosos (ainda são, mas muito menos), muito suscetíveis a avarias e a atos de vandalismo que comprometiam a sua disponibilidade que, à época, correspondia ao encerramento da entrada de parte significativa das receitas de exploração da empresa, cuja reposição dependia da rapidez do fornecimento de peças.

A evolução do mercado permitiu que hoje se mantenham relações de maior equilíbrio, com a EMEL a gerir um parque que ultrapassa as 3 000 máquinas, garantindo preços de aquisição muito menores e elevados níveis de prontidão nas operações de manutenção.

TABELA 2-15 NÚMERO DE PARQUÍMETROS POR ZEDL

ZEDL	Parq	ZEDL	Parq	ZEDL	Parq	ZEDL	Parq
001 - Berna/Valbom	57	03G - Alvalade (G)	8	09F - Benfica (F)	9	19F - P. de França (F)	20
003 - Parque	18	03H - Alvalade (H)	19	10A - Campo Ourique (A)	110	19G - P. de França (G)	14
005 - Av. Liberdade	46	03I - Alvalade (I)	17	10B - Campo Ourique (B)	12	19H - P. de França (H)	5
006 - S. Mamede	31	03J - Alvalade (J)	24	10C - Campo Ourique (C)	52	19I - P. de França (I)	1
007 - Santa Marta	25	03K - Alvalade (K)	48	11A - Campolide (A)	11	20E - Santa Clara (E)	7
008 - Alameda	26	03L - Alvalade (L)	4	11B - Campolide (B)	22	20H - Santa Clara (H)	15
009 - Chile	53	03M - Alvalade (M)	21	11E - Campolide (E)	3	23A - S. D. Benfica (A)	2
010 - Avenidas Novas	57	03N - Alvalade (N)	29	11F - Campolide (F)	17	23B - S. D. Benfica (B)	28
012 - Chiado	21	03O - Alvalade (O)	24	11G - Campolide (G)	21	23C - S. D. Benfica (C)	18
013 - Baixa	18	03P - Alvalade (P)	64	11H - Campolide (H)	41	23D - S. D. Benfica (D)	10
014 - Praça J. Fontana	42	03Q - Alvalade (Q)	29	11I - Campolide (I)	15	23E - S. D. Benfica (E)	27
015 - Entrecampos	52	03R - Alvalade (R)	53	14C - Lumiar (C)	20	23F - S. D. Benfica (F)	16
016 - Campo Pequeno	28	043 - Santa Catarina	3	14D - Lumiar (D)	12	23G - S. D. Benfica (G)	43
017 - Estefânia	46	044 - Castelo	0	14G - Lumiar (G)	32	23H - S. D. Benfica (H)	28
018 - Mq. de Pombal	40	045 - Quinta da Luz	31	14H - Lumiar (H)	29	23I - S. D. Benfica (I)	29
021 - Castilho	30	046 - Laranjeiras	4	14J - Lumiar (J)	27	23J - S. D. Benfica (J)	8
023 - Bairro Azul	14	048 - Parque Nações	131	14K - Lumiar (K)	23	23K - S. D. Benfica (K)	32
024 - Campo Ourique	15	04A - Areeiro (A)	2	14L - Lumiar (L)	36	23L - S. D. Benfica (L)	20
025 - Campo Santana	37	04B - Areeiro (B)	26	14M - Lumiar (M)	21	23O - S. D. Benfica (O)	1
026 - Infante Santo	54	04C - Areeiro (C)	30	14N - Lumiar (N)	43	23P - S. D. Benfica (P)	11
027 - Lapa	40	04D - Areeiro (D)	16	14O - Lumiar (O)	28	24A - São Vicente (A)	9
028 - Santos	36	04E - Areeiro (E)	21	17B - Olivais (B)	50	24B - São Vicente (B)	14
030 - Gulbenkian	16	04F - Areeiro (F)	66	17C - Olivais (C)	26	24C - São Vicente (C)	14
032 - São Paulo	21	04G - Areeiro (G)	28	17D - Olivais (D)	25	24D - São Vicente (D)	13
033 - Príncipe Real	42	04H - Areeiro (H)	39	17E - Olivais (E)	21	24E - São Vicente (E)	14
034 - Santa Isabel	2	050 - Mouraria	0	17F - Olivais (F)	4	24F - São Vicente (F)	10
037 - Anjos	79	051 - Belém	3	17G - Olivais (G)	10	24G - São Vicente (G)	7
038 - Socorro	46	052 - Porto de Lisboa	35	17I - Olivais (I)	1	24H - São Vicente (H)	13
03A - Alvalade (A)	22	055 - Bairro de Santos	39	19A - P. de França (A)	31	24I - São Vicente (I)	2
03B - Alvalade (B)	4	060 - Madragoa	7	19B - P. de França (B)	5	24J - São Vicente (J)	2
03C - Alvalade (C)	3	061 - Carnide	11	19C - P. de França (C)	33		
03D - Alvalade (D)	11	07A - Beato (A)	11	19D - P. de França (D)	15		
03E - Alvalade (E)	2	09C - Benfica (C)	12	19E - P. de França (E)	13		
						TOTAL	3 140

O ritmo moderado da expansão da área de estacionamento ordenado possibilitou que o crescimento do número de parquímetros em atividade fosse, também ele, reduzido. A 31 de dezembro de 2021 a empresa utilizava mais 31 parquímetros do que em igual dia de 2020. No entanto, o número de novas máquinas instaladas foi muito superior, cerca de 300, mas a maioria delas destinaram-se a substituir equipamentos antigos e obsoletos. Para além dos parquímetros

novos, as equipas de manutenção da EMEL desenvolvem grandes esforços de otimização do aproveitamento de peças de máquinas usadas – quase 30 dos equipamentos recolocados são “máquinas equivalentes”, constituindo-se parquímetro completos a partir de partes de diversos parquímetros.

As novas máquinas vêm trazer ao sistema maior flexibilidade, contemplando a capacidade de diversidade de oferta de produtos – por exemplo, customizados segundo classes de clientes, admitindo a introdução de tarifas diferenciadas para residentes – mas também maior fiabilidade, obedecendo a uma configuração que proporciona mais resistência dos equipamentos que estão instalados no espaço público, completamente acessíveis e expostos a quaisquer condições climatéricas.

Depois de vários anos com sucessivas quedas, o rácio de avarias por parquímetro voltou, em 2021, a registar uma subida.

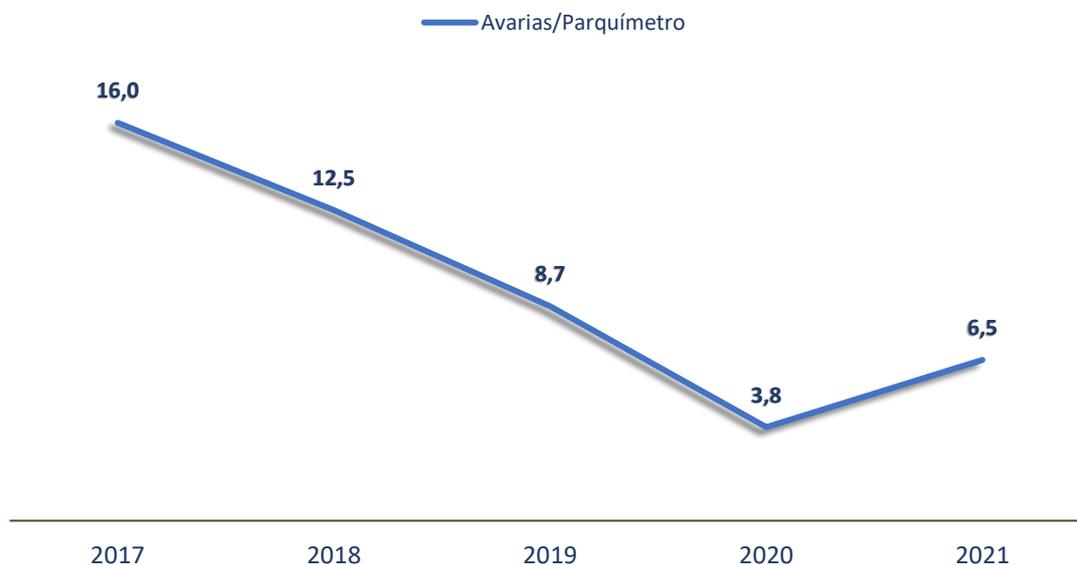


GRÁFICO 2-23 EVOLUÇÃO DO NÚMERO MÉDIO DE AVARIAS POR PARQUÍMETRO 2017 - 2021

Há que dizer que, apesar da subida, elevada, que se registou, o valor médio apurado ainda é, historicamente, baixo, traduzindo-se em uma avaria de dois em dois meses, em cada parquímetro – sublinhe-se, trata-se de equipamentos completamente acessíveis e expostos.

O período de confinamento, que em 2020 ajudou a acentuar a tendência de redução de avarias, produziu, em 2021, um efeito contrário. A suspensão da cobrança foi mais prolongada e a disponibilidade dos serviços de manutenção sofreu com o isolamento de alguns dos colaboradores, baixando-se o nível de intervenção, o que proporcionou um acumular de anomalias de natureza operacional espontânea, mas também um notório crescimento do ordenamento “informal” do estacionamento, que muitas vezes recorre ao encravamento dos equipamentos da EMEL para rentabilizar a sua própria operação.

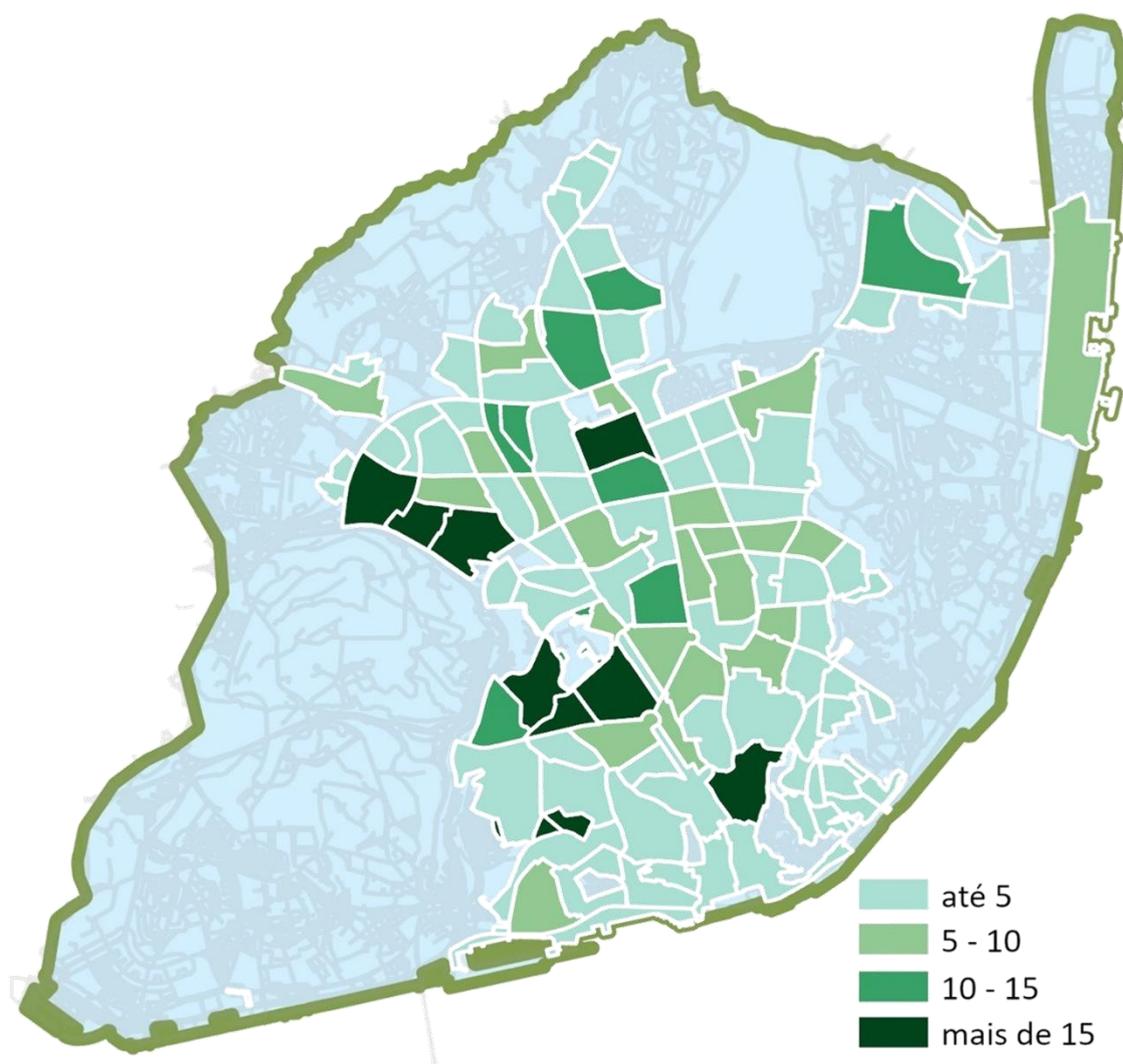


GRÁFICO 2-24 AVARIAS POR PARQUÍMETRO NAS ZEDL

Se a média global se ficou por um volume de avarias, bastante aceitável, de 6,5 avarias por parquímetro no ano inteiro, assiste-se a uma distribuição pouco homogénea entre as várias ZEDL. Todavia, na maioria das zonas há registo, em média, de menos do que uma avaria por mês, em cada parquímetro, o que garante um bom nível de operacionalidade, mesmo se, em algumas ZEDL, o número de intervenções exigido é muito superior – na ZEDL 23G, em São Domingos de Benfica, os 43 parquímetros que constituem o dispositivo de pagamento presencial tiveram, em média e cada um deles, 47 avarias ao longo do ano... Ou seja, cada equipamento sofreu, em média, quase uma avaria por semana. Um destes parquímetros chegou mesmo a registar 92 avarias, quase duas por semana.

A zona em causa não regista uma procura por estacionamento em regime de rotação muito elevada, razão pela qual é servida por máquinas mais antigas, com uma maior propensão para a avaria. No entanto, este fator está muito longe de justificar a dimensão do fenómeno que aqui se verifica. De resto, basta notar que a média para os 43 parquímetros da ZEDL ronda as 47 avarias por ano e que num deles o total de ocorrências registado é de quase o dobro, o que

necessariamente se traduzirá em números bem menores para algumas das máquinas ali instaladas.

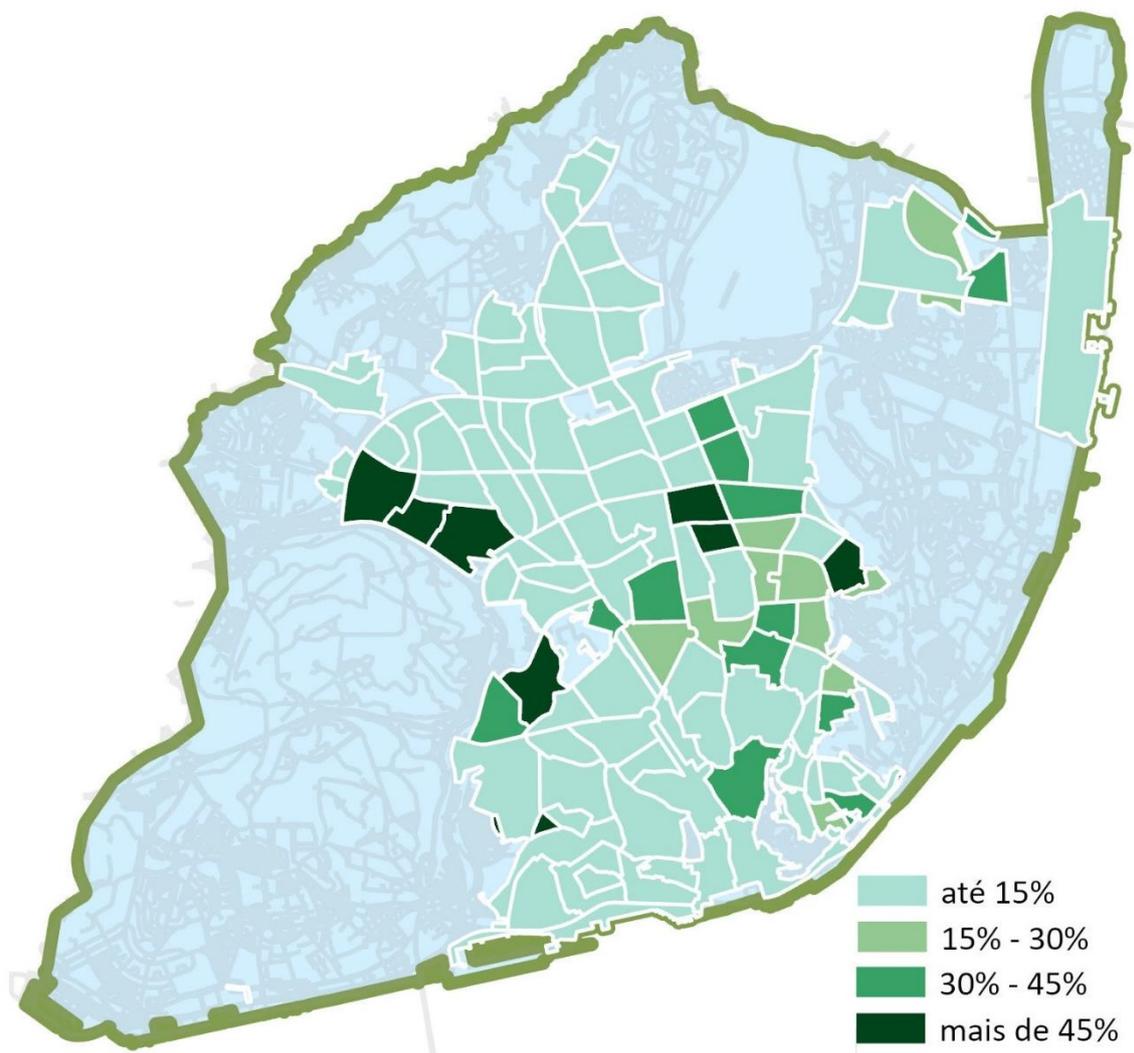


GRÁFICO 2-25 PROPORÇÃO DE AVARIAS DECORRENTES DE ATOS DE VANDALISMO

A grande justificação para a exuberância que o volume de avarias regista na 23G – São Domingos de Benfica, reside na incidência de atos de vandalismo sobre algumas das máquinas da zona. No global, 70% das avarias registadas nesta ZEDL decorrem de atos de vandalismo. As consequências são múltiplas, indo da indisponibilidade das máquinas com inevitáveis transtornos para o automobilista que pretende regularizar o estacionamento da sua viatura, a uma concentração dos esforços das equipas de manutenção, passando pelo aumento da complexidade das operações de fiscalização que perdem clareza e conduzem, assim, a um certo recrudescimento da relação da empresa com os seus clientes. Todos estes fatores se manifestam, em sentido inverso, quando se recorre ao pagamento por meios eletrónicos: a disponibilidade é muito mais elevada, com os momentos de quebra de serviço claramente rastreados e identificados, permitindo operações de fiscalização inequívocas e um relacionamento muito mais aprazível entre a empresa e o cidadão. Tudo isto concorre para a consolidação de uma perspetiva da redução da densidade dos parquímetros instalados, de resto

já contemplada no novo Regulamento de Estacionamento, e para uma realidade em que o pagamento eletrônico se afirma, de forma cada vez mais evidente, nas preferências dos utilizadores, dando lugar a uma visão de futuro em que o pagamento nos parquímetros é, em termos proporcionais, marginal.

APPS DE PAGAMENTO ELETRÓNICO

As vantagens do pagamento eletrônico vão ainda mais além. Para além da disponibilidade e da clareza do relacionamento EMEL – cidadão, com o pagamento eletrônico é possível pagar exatamente o tempo de duração do estacionamento. Podem ser realizados diversos pagamentos, em simultâneo, de várias viaturas espalhadas por diferentes arruamentos, recebendo alertas quando o tempo já pago se aproxima do final, mantendo um registo histórico dos estacionamentos realizados. A pandemia veio destacar a dispensa de manipulação de equipamentos de uso comum, com o perigo de contágio associado.

Do ponto de vista operacional, para além de uma operação de fiscalização inequívoca, que se reflete numa melhor imagem, menos processamento de contraordenações e reclamações, há ainda menores necessidades de coleta, menor desgaste de parquímetros e, a prazo, menores necessidades de investimento e manutenção destes equipamentos.

Também ao nível ambiental há vantagem no pagamento eletrônico – não há emissão de talões logo não existe consumo de papel, há um menor recurso aos sacos de coleta, de plástico – se se considerar um cenário extremo, com pagamento do estacionamento exclusivamente eletrônico, a pegada ecológica associada a esta atividade seria negligenciável (em termos incrementais – o pagamento eletrônico envolve consumo de energia, mas a infraestrutura de que a EMEL já dispõe neste momento seria, praticamente, suficiente para acomodar o acréscimo de pagamentos). Neste cenário, mais de 3 000 máquinas poderiam ser removidas do espaço público, que é escasso, os veículos de manutenção e de coleta deixariam de circular eliminando-se as respetivas emissões, e os materiais e consumíveis utilizados nestas atividades já não seriam gastos.

O cenário de pagamento exclusivo com meios eletrónicos talvez seja, no curto prazo, radical, mas o recurso a parquímetros para a cobrança de estacionamento parece cada vez menos inevitável – a proporção de cobranças eletrónicas tem crescido sempre e, em 2021, já representa mais de 50% do estacionamento pago. Se esta trajetória persistir, e tudo leva a crer que assim será, a breve prazo os pagamentos não eletrónicos terão carácter complementar, sendo possível conceber soluções que não passam pelos parquímetros, como por exemplo a disponibilização de títulos pré-comprados, solução que a EMEL já utilizou no passado e cujos inconvenientes, perante o carácter alternativo que era então assumido pelo pagamento eletrônico, seriam amplamente relativizados sob uma perspetiva de complementaridade à utilização generalizada das *apps* de pagamento do estacionamento.

Perante um cenário com estas características, o Município integrou no novo Regulamento de Estacionamento uma partilha destes ganhos com o cidadão, prevendo uma redução das tarifas de rotação de 5%, sempre que o pagamento do estacionamento é realizado através das *apps* móveis disponíveis para o efeito.

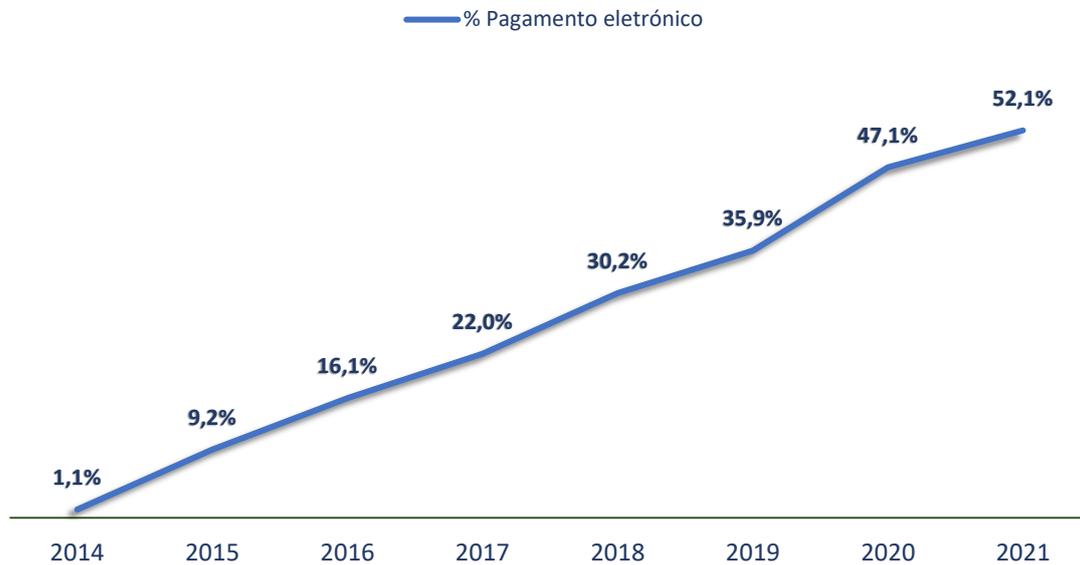


GRÁFICO 2-26 EVOLUÇÃO DA PROPORÇÃO DE ESTACIONAMENTO DE ROTAÇÃO PAGO POR MEIOS ELETRÓNICOS

Desde que, em 2014, a EMEL apresentou o ePark, a sua própria *app* móvel, o pagamento eletrónico do estacionamento não tem parado de crescer. Por vezes com sobressaltos, como nos dias seguintes à reintrodução da cobrança de estacionamento após o período de confinamento, mas a verdade é que o ePark tem crescido, sob todos os indicadores e a EMEL procura que esta seja uma solução cada vez mais funcional. A aplicação tem evoluído, na fiabilidade, no conforto, na conveniência – hoje, por exemplo, é possível proceder ao pagamento de autuações através do ePark, bastando a leitura do código QR ou a introdução do número do processo e a matrícula associada, para receber no email a notificação e referência para pagamento.



FIGURA 2-4 IMAGENS DA ÚLTIMA VERSÃO DO EPARK

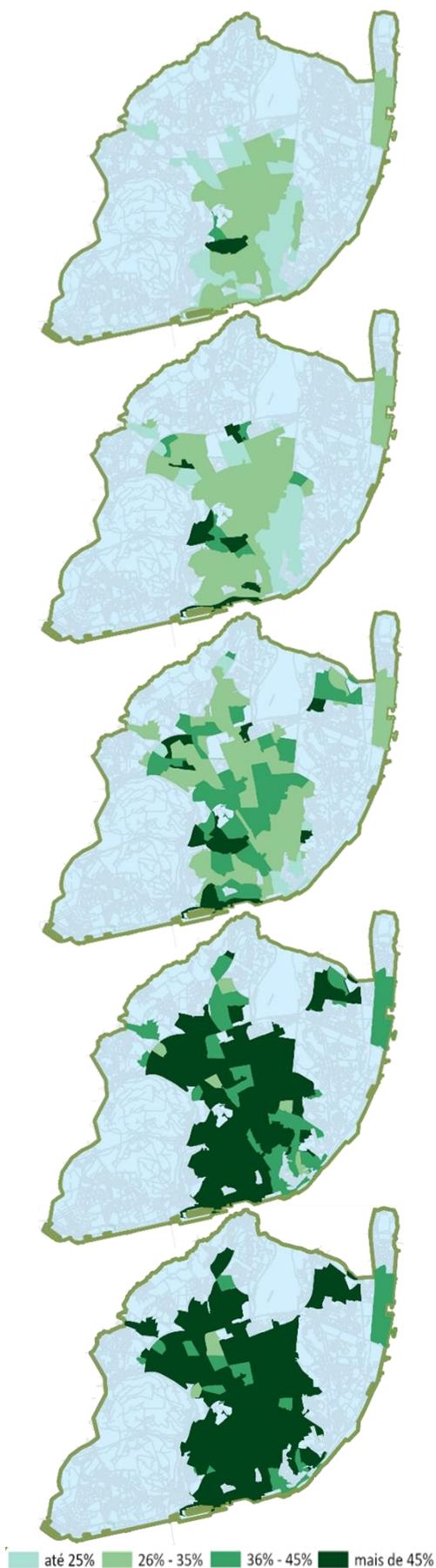


GRÁFICO 2-27 EVOLUÇÃO DA PROPORÇÃO DE PAGAMENTO POR MEIOS ELETRÓNICOS 2017 - 2021

Em desenvolvimento estão outros melhoramentos que ajudarão a promover a usabilidade do ePark, seja pela possibilidade de registo por intermédio da Chave Móvel Digital, ou pelo carregamento por MBWAY.

Ao nível geográfico não existem grandes diferenças entre ZEDL na penetração do pagamento eletrónico, com o crescimento da respetiva proporção a poder considerar-se generalizado por toda a cidade.

A aceleração registada na proporção de pagamentos por via eletrónica em 2020 estará relacionada, pelo menos em parte, com o surgimento da pandemia e das vantagens já referidas, relacionadas com a possibilidade de evitar o manuseamento de parquímetros de acesso livre. Outro fator com peso nesta evolução mais rápida será a abertura, que a EMEL estabeleceu, à entrada de outros parceiros neste negócio – no final de 2019 a Via Verde Estacionar foi a segunda app, depois do ePark, a permitir o pagamento eletrónico do estacionamento em Lisboa. Hoje operam também a EasyPark, a Maksu e a PaySimplex. A breve prazo aguarda-se a entrada em atividade da iParque e da VagaSIM. Todos estes parceiros da EMEL oferecem aos seus utilizadores soluções de pagamento eletrónico do estacionamento de rotação na cidade de Lisboa. Com esta contratação pretendeu-se facilitar a utilização destes meios de pagamento por não residentes em Lisboa, através das aplicações usadas nos seus locais de residência, assim se facilitando o exercício da liberdade de circulação e ainda potenciar a concorrência. A EMEL, através da promessa de contratação das entidades que demonstram, o interesse, e a capacidade necessária, franqueou o acesso destes agentes, promovendo a disseminação deste modo de pagamento. A empresa foi ainda mais longe, internalizando, nesta fase, os custos das

comissões cobradas pelos agentes a título do serviço de cobrança prestado, situação que poderá ser revista no futuro, com o equacionar de uma realocação destes custos, permitindo simultaneamente a defesa do princípio do interesse público na ótica da despesa pública e ainda a defesa do princípio da concorrência, ao exigir dos cocontratantes que ofereçam a melhor e menos onerosa solução, mediante a opção livre dos utilizadores.

Ainda assim, os benefícios, já enunciados, que o pagamento eletrónico traz consigo, justificam estes esforços e esta aposta que a empresa está a fazer, de resto indo ao encontro das preferências, cada vez mais evidentes, dos utilizadores do estacionamento na via pública em Lisboa. As expectativas, no curto prazo, vão no sentido da continuação do crescimento do pagamento eletrónico – em 2021, após o período de confinamento, apenas em dois meses o pagamento do estacionamento não foi maioritariamente eletrónico.

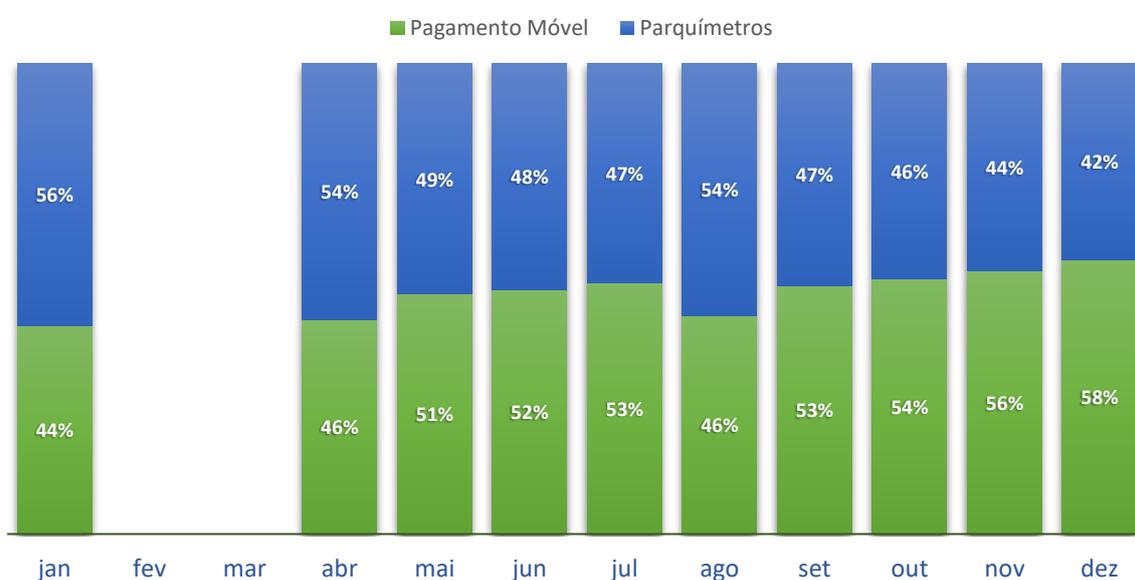


GRÁFICO 2-28 EVOLUÇÃO MENSAL DA REPARTIÇÃO DO PAGAMENTO DE ESTACIONAMENTO DE ROTAÇÃO APPS VS PARQUÍMETRO

Nos dois meses, após o confinamento, em que a proporção de pagamento eletrónico foi inferior à de pagamento nos parquímetro, existem motivos fortes para essa exceção – em abril a reintrodução da cobrança revelou alguns constrangimentos, de natureza transitória, nas soluções de pagamento eletrónico, canalizando muitas transações para os parquímetro, enquanto em agosto esta repartição tem carácter mais estrutural, tratando-se de um mês de férias em que a fatia de automobilistas ocasionais e, portanto, com menor propensão para o pagamento eletrónico que exige uma preparação prévia, por mínima que seja, de instalação de uma das *apps*, aumenta consideravelmente face à daqueles que, essencialmente nesse mês, não necessitam de se deslocar à cidade.

No final do ano a tendência de crescimento da proporção do pagamento eletrónico foi expressiva, num contexto em que a receita global, também ela, alargou significativamente, consolidando um cenário de aumento do peso das *apps* nas preferências dos utilizadores para o pagamento do estacionamento.

2.4.4. SERVIÇOS TÉCNICOS

As características de várias das atividades desenvolvidas pela EMEL, aconselham a preservação de um dispositivo de assistência técnica, que garanta a necessária prontidão e qualidade nas intervenções, quer programadas, no sentido de prevenir a deterioração dos equipamentos perante o desgaste natural, decorrente do uso e exposição, quer corretivas, ocorrendo com rapidez a situações imprevistas.

No contexto mais comum, há uma complementaridade entre os serviços internos da empresa e fornecedores externos, com os colaboradores das diversas equipas a desempenharem funções de natureza operativa, mas também a assumirem a responsabilidade de acompanhamento e monitorização dos níveis de serviço contratados – por exemplo, na manutenção de parquímetros há uma equipa da EMEL com uma missão de, simultaneamente, rever o estado das máquinas no terreno, muitas delas com a manutenção preventiva a cargo do fornecedor, e assegurar a resposta pronta a situações reportadas de indisponibilidade de equipamentos.

Há casos em que a EMEL, num momento inicial, não detém o *know how*, específico e essencial, para o desenvolvimento de determinada atividade, mas com o tempo e com o acompanhar dos serviços contratualizados, vai desenvolvendo competências que lhe permitem redefinir o seu posicionamento na atividade em causa – foi, claramente, o caso das operações de suporte e garantia de disponibilidade do GIRA. Bicicletas de Lisboa. Perante a avaliação do risco do projeto desenvolvida pela EMEL, uma rede e um conceito com contornos disruptivos a nível nacional e, em algumas dimensões, a nível internacional, aconselhou a adoção de estratégias de mitigação que, nos casos das atividades de aprovisionamento de stocks, manutenção dos equipamentos e balanceamento da rede, passavam pela externalização. A monitorização da atividade permitiu à empresa desenvolver capacidades próprias que fizeram com que esta estratégia fosse reequacionada, chegando-se à conclusão de que os interesses do Município sairiam mais protegidos com a internalização das operações, que a EMEL estava já capaz de assegurar.

A diversificação das atividades da EMEL, e o crescimento da organização como um todo, dão relevo a áreas de natureza transversal, que assumem uma dimensão que exige um amadurecimento da estrutura de que a empresa dispõe nessas matérias específicas. Exemplo claro é o que acontece na gestão da energia, especificamente da eletricidade. Perante o crescimento do número de parques; a implementação e expansão do GIRA. Bicicletas de Lisboa, já com 102 estações espalhadas pela cidade, capazes de carregar as bicicletas elétricas do sistema; o assegurar da operacionalidade de diversos equipamentos mecânicos de apoio à mobilidade pedonal, como elevadores e escadas rolantes e, futuramente, um funicular; o crescimento do número de colaboradores e da ocupação das instalações da empresa; e, muito especialmente, a instalação de uma rede de carregadores de veículos elétricos, perante tudo isto, dizia-se, o consumo de eletricidade da empresa segue uma trajetória de rápido crescimento. Em cinco anos, e apesar do recuo observado em 2020 na sequência do período de confinamento em que a atividade da EMEL foi, quase integralmente, suspensa, a rubrica de

gastos com eletricidade registou um crescimento de 64%, isto num período em que os preços do mercado pouco avançaram (consumidores domésticos) ou até recuaram (consumidores não domésticos)¹.

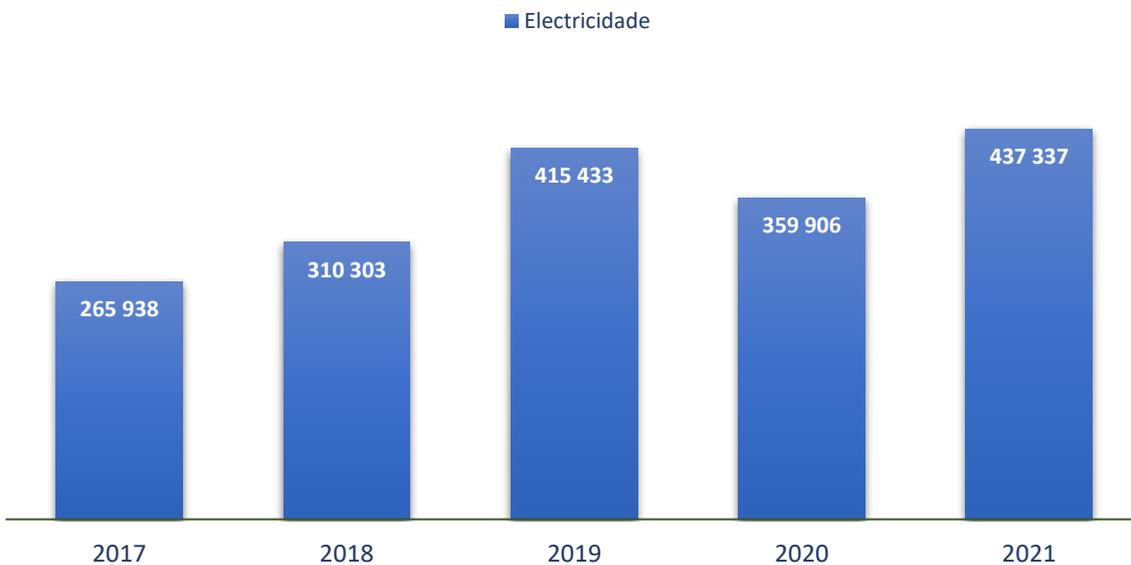


GRÁFICO 2-29 EVOLUÇÃO DO CONSUMO DE ELETRICIDADE DA EMEL 2017 - 2021 (€)

Os projetos que a empresa tem em carteira abrem uma perspetiva de continuação – e acentuar – desta tendência. Neste quadro, foi estabelecida uma unidade orgânica vocacionada para a gestão da eletricidade na empresa, que para além do apoio a todos os projetos em desenvolvimento, já preconizou a implementação de medidas de mitigação e eficiência energética de relevância, tendo abraçado um projeto de maior dimensão e, assim se espera, impacto, até para a cidade: a instalação de uma central de produção de energia elétrica, com origem solar fotovoltaica.

Os estudos preliminares tiveram início ainda no ano de 2020. A análise dos dados de consumo, das instalações e de todo o contexto da atividade da EMEL, levou a que se optasse por uma central em regime de autoconsumo. Está já definido o projeto, incluindo todas as peças desenhadas e escritas, a incluir no lançamento do procedimento de contratação pública, que necessariamente terá lugar para adjudicação da empreitada de instalação da central. No final de 2021 o projeto foi submetido à apreciação da Direção Geral de Energia e Geologia, aguardando-se o respetivo parecer, enquanto se analisam, com a CML, as condicionantes do espaço onde se planeia a instalação, o parque dissuasor da Ameixoeira.

Para além da eletricidade, outras áreas de suporte contam com estruturas consolidadas no seio da EMEL, indo da segurança à manutenção de equipamentos e de edifícios, passando pela gestão da frota. Todos esses serviços são confrontados com novos desafios que o crescimento da empresa vem erguer. Com base nesta premissa, foi criado o Serviço de Qualidade e Certificação, com o objetivo de analisar, documentar e estabelecer critérios, que se considerem essenciais, para medir o desempenho e a qualidade com que estas estruturas desenvolvem as

¹ https://www.erse.pt/media/10fa1vka/boletim-eletricidade-eurostat_2021s1.pdf

suas atividades, e o seu alinhamento com as orientações estratégicas. Num sentido mais amplo, um serviço de qualidade visa estabelecer parâmetros de exigência, metas de *performance*, que vertem, diretamente, valor para o cliente, através da correta parametrização dos dados que as atividades geram. Neste contexto, todas as atividades de suporte são alvo de uma análise de dados mensal – para além da medida da performance, procura-se a implementação de uma cultura de melhoria contínua, e uma permanente adequação dos indicadores de medida a uma realidade que, também ela, está em permanente mudança.

COLETA

A disponibilidade de um serviço de coleta interno decorre, no fundamental, do dispositivo de mais de 3 100 parquímetros espalhado pela cidade. Para além das moedas nos parquímetros, são também coletados os valores cobrados nos parques de estacionamento, parque de rebocados, lojas EMEL e bases de fiscalização motorizada, mas o grosso da atividade está concentrado nas recolhas dos parquímetros.

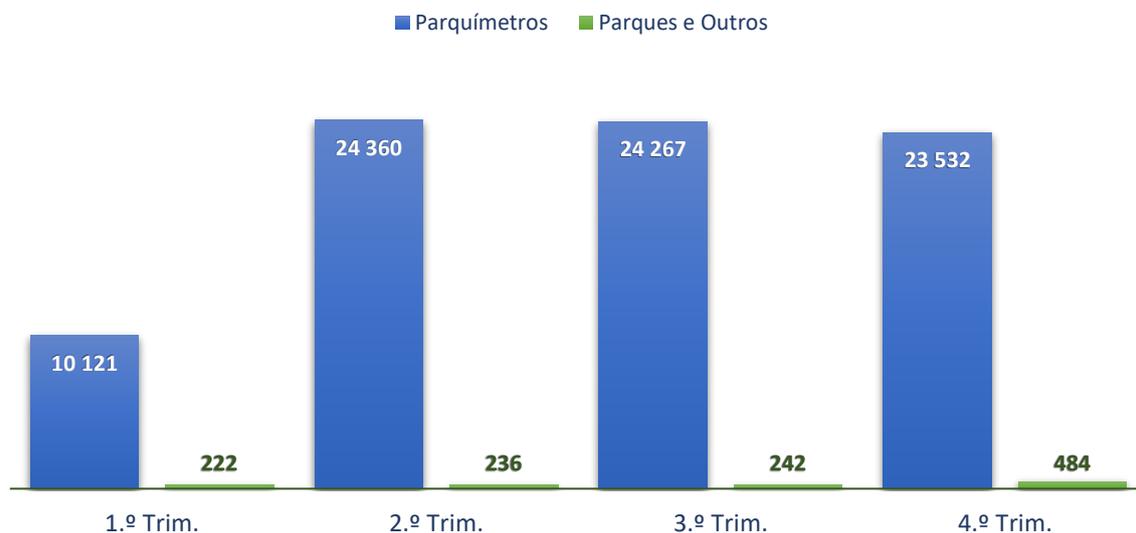


GRÁFICO 2-30 EVOLUÇÃO TRIMESTRAL DA REPARTIÇÃO DE RECOLHAS PARQUÍMETROS VS PARQUES E OUTROS

Da equipa constituída por 19 colaboradores, 16 estão afetos à atividade de recolha dos parquímetros e três têm a responsabilidade pelos valores coletados nos parques e nas outras instalações da EMEL. A expansão da atividade foi, em larga medida, compensada pelo crescimento do pagamento eletrónico, pelo que os desafios colocados à coleta se prendem com a maior área em exploração e as distâncias muito maiores a percorrer, e muito menos com o aumento dos valores a coletar.

A tendência que se verifica nos últimos anos é de uma redução do volume de visitas diárias aos parquímetros – note-se que o indicador já considera apenas os dias em que houve coleta, afastando dessa forma o efeito direto dos períodos de confinamento. No entanto, o efeito indireto da redução de procura poderá ter alguma influência, pese embora a queda em 2021, ano em que os rendimentos de estacionamento na via pública recuperaram.



GRÁFICO 2-31 EVOLUÇÃO DO NÚMERO MÉDIO DE VISITAS DIÁRIAS DO SERVIÇO DE COLETA AOS PARQUÍMETROS 2017 - 2021

SEGURANÇA

A atividade da EMEL obriga à disponibilidade de serviços de segurança com competências específicas, como no apoio à coleta de valores, e, dada a diversidade de instalações ocupadas pela empresa, em quantidade crescente. A importância desta rubrica na conta de exploração da empresa sustenta a decisão, concretizada ainda em 2020, de obter a atribuição de Licença de Autoproteção “A” e “C”, aprovada pela Direção Nacional da Polícia de Segurança Pública, o que veio dotar a EMEL de autonomia para a gestão dos seus serviços de segurança, nas suas instalações, e na atividade de monitorização dos Serviços de Videovigilância (SVV) nos edifícios geridos ou ocupados pela empresa – com a atribuição das licenças 192 A e 192 C a EMEL ficou habilitada a exercer a vigilância das suas instalações, sem recorrer a entidades externas.



GRÁFICO 2-32 EVOLUÇÃO DOS GASTOS COM VIGILÂNCIA E SEGURANÇA 2017 - 2021 (€)

Também no decorrer de 2020 foi iniciada a instalação do sistema de controlo de acessos em diversas instalações da empresa, permitindo a gestão remota dos acessos aos locais e a respetiva monitorização. Em 2021 a montagem foi concluída, estando o sistema em total funcionamento, viabilizando a eliminação, quase total, da utilização de chaves mecânicas, tornando auditáveis os acessos às cabines de parques de estacionamento e outras instalações da EMEL onde o sistema está implementado. A central de gestão do sistema – a Central de Receção e Monitorização de Alarmes (CRMA) – tem a capacidade de operacionalização remota dos acessos, sendo solicitada essencialmente, para este fim, para possibilitar acessos a cabines de parques de estacionamento.

Já no que respeita ao SVV, há uma grande quantidade de imagens geradas, diariamente, em instalações da empresa, geridas pela CRMA, tendo a EMEL respondido, em 2021, a 28 solicitações, das forças de segurança, de disponibilização de imagens, correspondentes a cerca de 48 horas e aproximadamente 800 gigabytes de dados. A qualidade destas imagens é importante, e a EMEL tem em curso um programa de modernização dos SVV instalados – em 2021 foi modernizado o dispositivo nos parques de estacionamento do Mercado Chão do Loureiro e do Lumiar.

A CRMA solicitou ainda 142 pedidos de assistência técnica para locais com SVV, especialmente para as Escadas Rolantes da Mouraria e para o Elevador da Sé.

GESTÃO DA FROTA

O alargamento da área de estacionamento ordenado e a diversificação de atividades, que se reflete num cada vez maior conjunto de infraestruturas disseminadas pela cidade, traz um relevo crescente à gestão eficiente da frota da empresa. Basta notar que em 2021, ano em que a principal atividade da empresa até esteve suspensa por um período mais longo que em 2020, o número de quilómetros percorridos pela globalidade da frota EMEL registou um aumento de 23%, aproximando-se dos 1,1 milhões.

O investimento em novos veículos ultrapassou o meio milhão de euros, canalizado integralmente para a aquisição de viaturas do dispositivo de fiscalização – 10 carrinhas associadas ao programa de substituição da frota ao serviço das equipas de bloqueadores e quatro reboques.

As características da operação que envolve estes veículos fazem com que não seja possível encontrar no mercado soluções eletrificadas viáveis, fazendo a empresa recuar no percurso rumo ao seu objetivo de descarbonização da frota. No entanto, este continua a ser um dos pressupostos de abordagem ao mercado, e a EMEL apenas recorre a veículos de combustão interna quando as alternativas eletrificadas se mostram muito desadequadas.

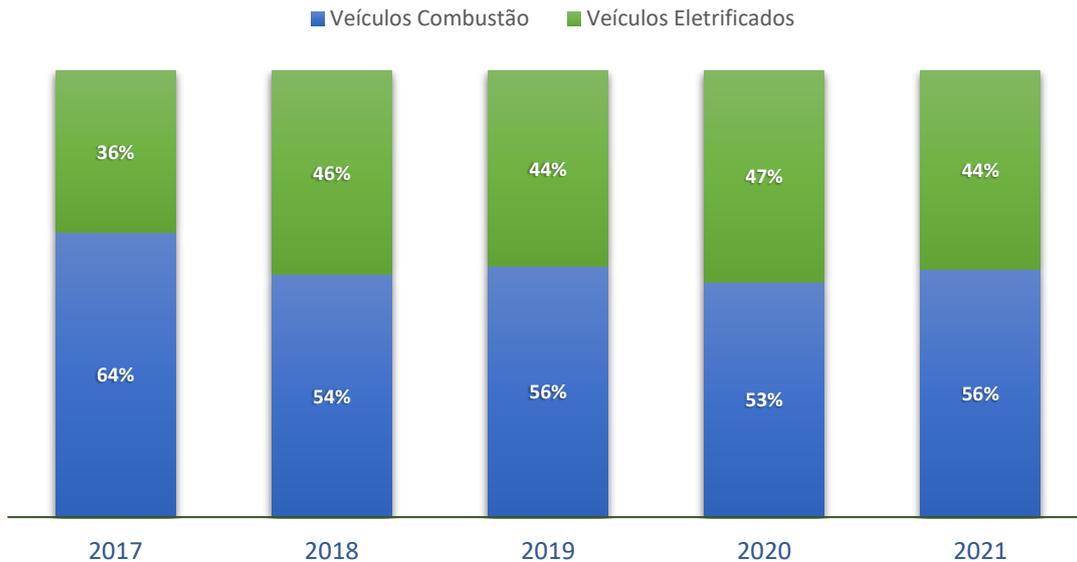


GRÁFICO 2-33 EVOLUÇÃO DA COMPOSIÇÃO DA FROTA ELETRIFICADOS VS COMBUSTÃO 2017 - 2021

Para além das aquisições referidas, a EMEL recorreu ainda ao *leasing* para financiar o acesso a outras viaturas, destacando-se a substituição da frota ao serviço do GIRA. Bicycletas de Lisboa, aqui com recurso a soluções 100% elétricas. Contas feitas, a EMEL chegou ao final de 2021 com 117 veículos, um aumento líquido de sete viaturas.



GRÁFICO 2-34 DISTRIBUIÇÃO DA FROTA EMEL POR ÁREA FUNCIONAL 2017 - 2021

A preponderância do dispositivo de fiscalização é evidente, absorvendo mais de 45% dos meios disponíveis, sendo que muitos dos 38 veículos ao serviço das áreas de suporte operacional,

também estão envolvidos em atividades muito ligadas ao esforço de fiscalização, como a coleta ou a manutenção de parquímetros.



FIGURA 2-5 CARACTERIZAÇÃO DAS VIATURAS DA FROTA OPERACIONAL EMEL

SERVIÇOS DE MANUTENÇÃO

A preservação dos equipamentos geridos pela empresa é, em larga medida, assegurada por serviços internos. Máquinas de controlo de acessos em parques de estacionamento, Painéis Informativos de Lugares Vagos, dispositivos de mobilidade como escadas rolantes ou elevadores, sinalização... São múltiplos e diversificados os equipamentos a que as equipas têm de acorrer. Para além disso, também são assegurados pequenos trabalhos na via pública, como a definição de lugares e passeios ou a remoção/recolocação de parquímetros e a produção dos respetivos maciços. No património edificado há capacidade de intervenção para pequenas reparações, mesmo ao nível das instalações elétricas, e trabalhos de construção civil.

A gestão centralizada dos parques de estacionamento, instalada pela EMEL há alguns anos e que introduziu diversos benefícios na operacionalidade da oferta *off street* gerida pela empresa (recorde-se o projeto piloto desenvolvido em acordo com o LIDL, que não seria viável sem esta gestão centralizada), só é possível graças à disponibilidade de um Piquete de Intervenção Móvel, sempre pronto para responder a solicitações emanadas dos parques em gestão remota, funcionando, de segunda a sexta-feira entre as 07h00m e as 24h00 e aos fins de semana em regime de prevenção. O facto de se manter em disponibilidade para solicitações intermitentes

não resulta em capacidade ociosa já que o piquete, quando não está envolvido em alguma intervenção solicitada, dedica-se à limpeza e remoção de grafitis.

A Brigada de Suporte Operacional, com funções mais concentradas na sinalização, quer vertical, quer horizontal, assegura também as remoções/ recolocações urgentes de parquímetros. Enquanto na sinalização vertical a Brigada é responsável por toda a implementação e manutenção do dispositivo que regulamenta o ordenamento de estacionamento na via pública, na sinalização horizontal apenas satisfaz algumas necessidades pontuais. Os programas de implementação da rede de *HotSpots* e da rede de bolsas de estacionamento de motociclos são concretizados, no terreno, pela Brigada de Suporte Operacional.

A qualidade da sinalização, de todo um dispositivo que transmite aos condutores as informações que configuram o ordenamento de estacionamento, é fundamental, para o cidadão, para a operação da empresa, especialmente do efetivo de fiscalização, e para a preservação de um bom relacionamento entre a organização e os utilizadores da infraestrutura. O esforço de manutenção de uma sinalização horizontal inequívoca confronta-se com complexidades de ordem diversa, havendo dificuldade de contratação de um serviço disponível e de qualidade, no mercado. Em 2021 foi possível executar a repintura de quase 10 300 lugares, um número que a empresa está empenhada em melhorar no futuro.

TABELA 2-16 NÚMERO DE LUGARES REPINTADOS POR ZEDL 2021

ZEDL	Parq	ZEDL	Parq	ZEDL	Parq	ZEDL	Parq
03R - Alvalade (R)	998	017 - Estefânia	64	028 - Santos	384	19C - P. de França (C)	114
04C - Areeiro (C)	147	021 - Castilho	300	052 - Porto de Lisboa	283	19G - P. de França (G)	7
04H - Areeiro (H)	429	023 - Bairro Azul	69	060 - Madragoa	166	005 - Av. Liberdade	342
009 - Chile	1 261	030 - Gulbenkian	23	14G - Lumiar (G)	646	006 - S. Mamede	25
017 - Estefânia	253	055 - Bairro de Santos	576	14H - Lumiar (H)	5	018 - Mq. de Pombal	24
025 - Campo Santana	19	10A - Cmp. Ourique (A)	651	14L - Lumiar (L)	12	033 - Príncipe Real	196
037 - Anjos	1 545	10C - Cmp. Ourique (C)	9	14M - Lumiar (M)	80	23C - S. D. Benfica (C)	20
001 - Berna/Valbom	210	11A - Campolide (A)	79	14N - Lumiar (N)	7	23E - S. D. Benfica (E)	129
003 - Parque	131	11B - Campolide (B)	50	005 - Av. Liberdade	10	23G - S. D. Benfica (G)	17
010 - Avenidas Novas	103	024 - Campo Ourique	162	033 - Príncipe Real	19	23K - S. D. Benfica (K)	117
016 - Campo Pequeno	183	027 - Lapa	370	19A - P. de França (A)	5	23L - S. D. Benfica (L)	56
						TOTAL	10 296

Está também constituída uma Equipa de Manutenção Geral, responsável por um conjunto alargado de trabalhos, desde intervenções nas instalações de eletricidade aos desentupimentos, passando pelas tarefas de canalização, colocação de pavimentos, pequenas reparações nos sistemas de ar condicionado, mudanças, e serralharia – que executa portas, janelas e trocas de fechaduras – entre outros trabalhos diversos.

Em ajuda a estas três equipas de manutenção existem organismos de retaguarda que apoiam o trabalho e maximizam a produtividade no terreno. Está estabelecido um armazém geral, nas instalações da empresa nas Olaias, que recebe e organiza todo o material comprado ao exterior

para a execução dos trabalhos. Depois existe uma Ferramentaria e armazém de sinalização, e uma Oficina, onde é preparada toda a sinalização e respetiva soldadura em postes.

Na sua globalidade, a atividade destas equipas de manutenção envolve 17 colaboradores:

- Piquete de Intervenção Móvel – três colaboradores
- Brigada de Suporte Operacional – quatro colaboradores
- Equipa de Manutenção Geral – três colaboradores
- Armazéns e Oficina – quatro colaboradores
- Coordenação e fiscalização de contratos – três colaboradores

Para além do efetivo constituído para as intervenções mais relacionadas com as atividades operacionais da EMEL, a empresa dispõe de uma área que garante o *facility management*, com responsabilidades sobre o conforto, higiene, segurança e a preservação do edificado – assegura a manutenção de mais de 50 instalações, por toda a cidade.

Esta unidade de Manutenção de Edifícios e Infraestruturas (MEI), assim designada, tem funções mais orientadas para a monitorização de contratos com fornecedores externos, não dispondo de tanta capacidade de intervenção, internamente, como as equipas de manutenção antes apresentadas. Acompanha, por exemplo, os serviços que asseguram a manutenção elétrica e mecânica dos parques de estacionamento em estrutura, sistemas AVAC, jardins e espaços verdes, equipamentos de primeira intervenção e desinfestações de pragas, elevadores e dos sistemas de combate a incêndios, entre outros.

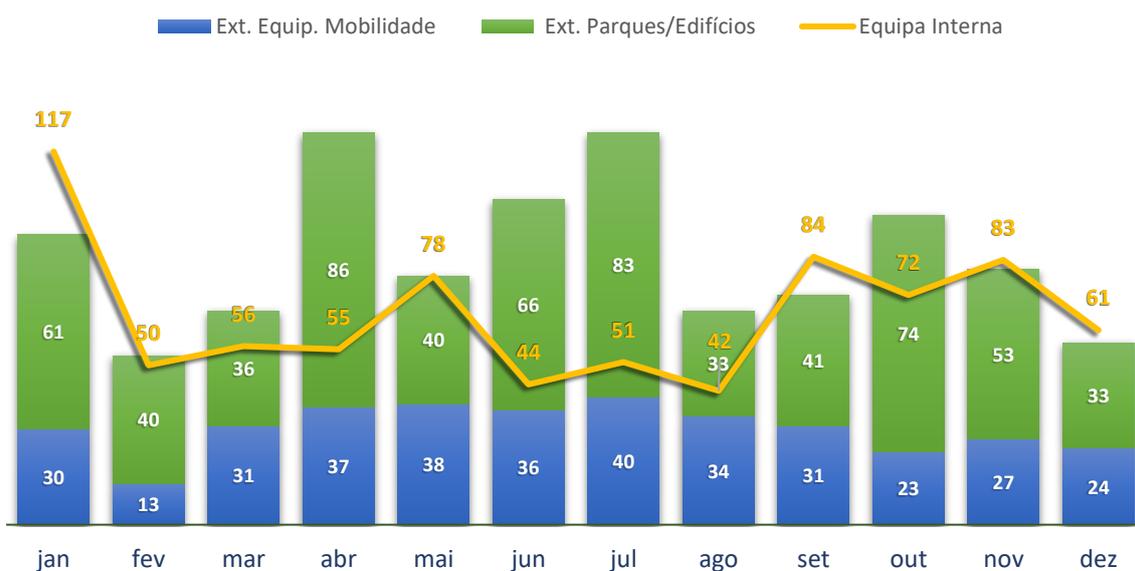


GRÁFICO 2-35 REPARTIÇÃO MENSAL DO VOLUME DE INTERVENÇÕES FORNECEDOR EXTERNO VS EQUIPA INTERNA

Naturalmente, em muitas ocasiões o MEI socorre-se dos meios internos das próprias equipas de manutenção para execução de serviços de carácter corretivo, procurando otimizar a

complementaridade entre os trabalhos contratados externamente e a produtividade dos meios internos.

2.4.5. ATENDIMENTO

Os tempos difíceis para a área do atendimento, atravessados em 2020, estenderam-se, e até se agravaram, no ano de 2021. No entanto, a evolução e otimização de processos internos, veio permitir que a EMEL, mesmo neste contexto, tenha caminhado no sentido do seu objetivo principal nesta área – um atendimento de excelência.

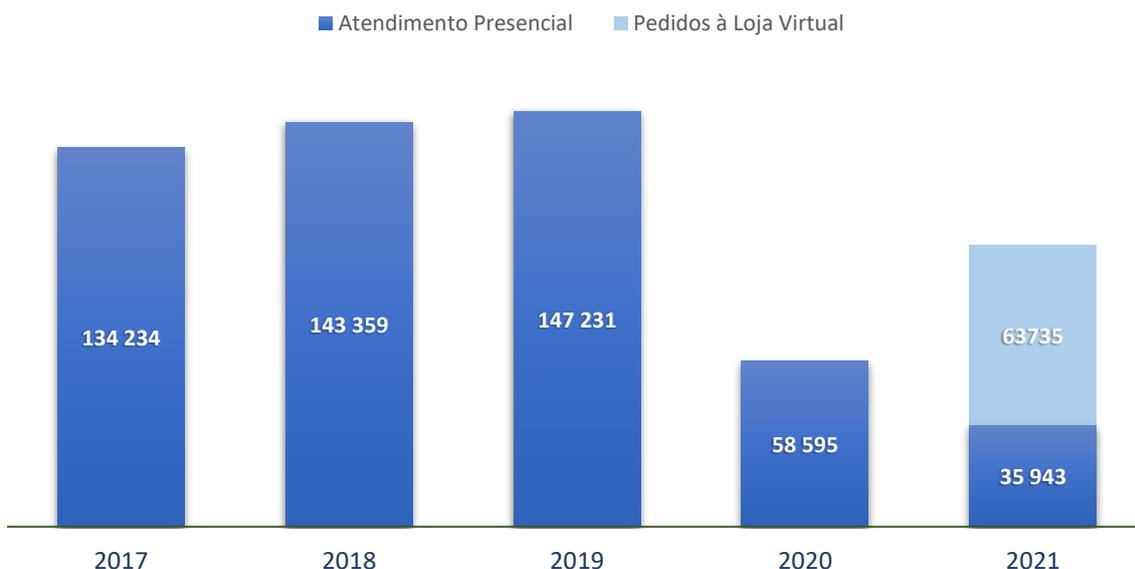


GRÁFICO 2-36 EVOLUÇÃO DO VOLUME DE ATENDIMENTOS PRESENCIAIS 2017 - 2021 E PEDIDOS DE DÍSTICO À LOJA VIRTUAL 2021

Perante os sobressaltos observados na saída do primeiro confinamento, em 2020, em que milhares de lisboetas se dirigiram à EMEL para proceder à renovação dos seus dísticos, sem que a empresa tivesse capacidade de resposta para tão elevado número de solicitações, a solução encontrada passou por um reforço, massivo, da capacidade de atendimento na Loja Virtual – durante o período de confinamento não só a EMEL suspendeu a sua atividade de fiscalização, como também a validade dos dísticos foi prolongada, o que fez com que os residentes não tivessem, nesses meses, a necessidade de renovar os seus títulos, mas proporcionou que, terminado esse prazo, fossem, num só mês, submetidas as solicitações que normalmente ocorreriam nos meses anteriores. Isto provocou um pico enorme na procura, que se confrontou com uma resposta com constrangimentos de sentido contrário ao que se exigia: as medidas de mitigação do perigo de contágio obrigavam a que o atendimento presencial tivesse lugar, exclusivamente, por marcação, com períodos definidos de 20 minutos, o que reduziu drasticamente a capacidade de atendimento. A única forma de atendimento que não era penalizada por esta necessidade de espaçamento, físico e temporal, era o atendimento *online*, assim se impondo o redimensionamento, para todo um novo patamar, da Loja Virtual – o canal *online* do atendimento EMEL.

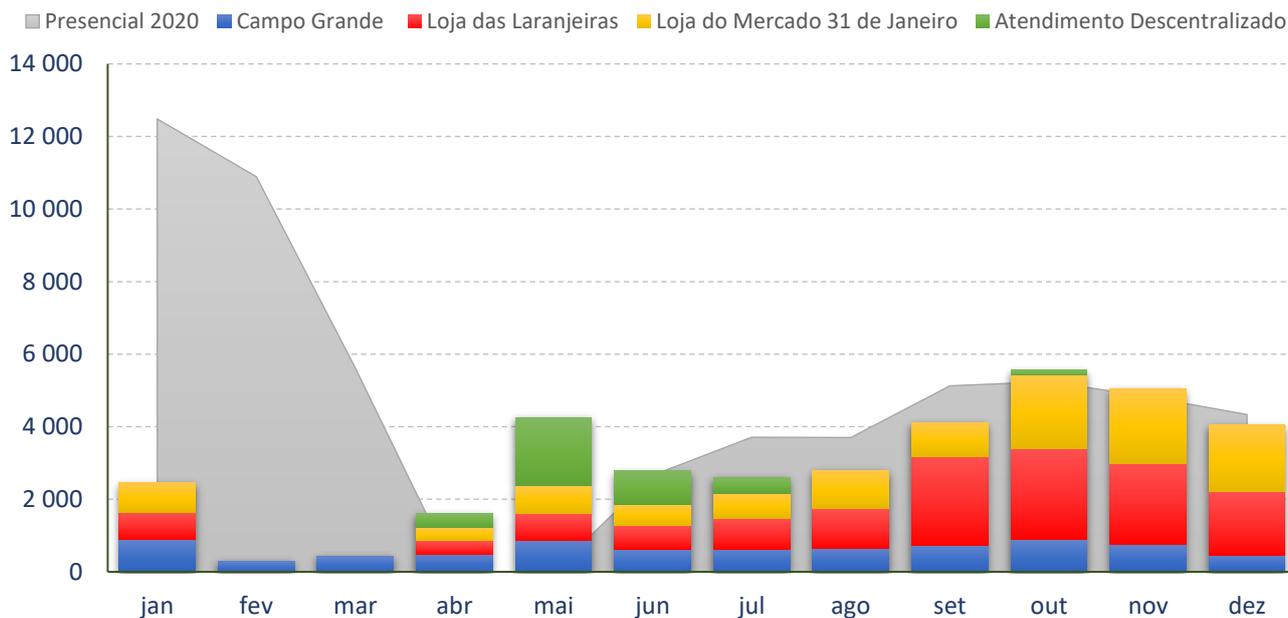


GRÁFICO 2-37 EVOLUÇÃO MENSAL DO VOLUME DE ATENDIMENTOS PRESENCIAIS 2020 VS 2021

O número de atendimentos presenciais de 2021 ficou bastante aquém do alcançado em 2020. É bem verdade que no primeiro trimestre de 2020, ainda com um escasso impacto da pandemia, os atendimentos seguiam a um ritmo que agora parece inatingível, mas que na realidade era apenas o ritmo normal. No entanto, com exceção registada no mês de maio, em todos os meses após o confinamento de 2021 o volume de atendimentos foi muito alinhado com o verificado em 2020, ou ficou mesmo abaixo.

A resposta, como se disse, veio pelo incremento da capacidade instalada na Loja Virtual.

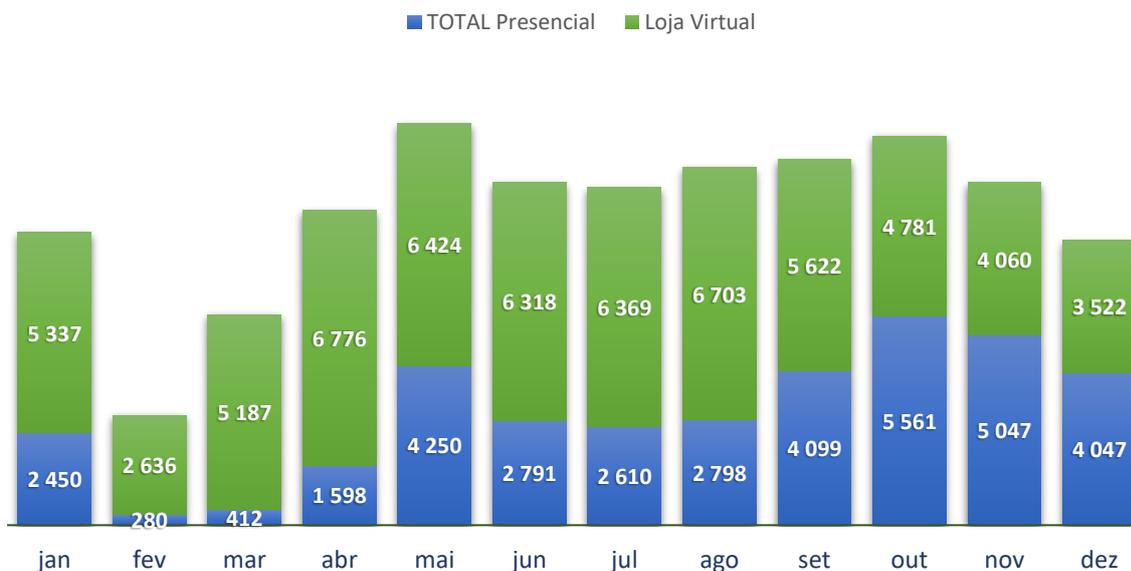


GRÁFICO 2-38 EVOLUÇÃO MENSAL DOS ATENDIMENTOS PRESENCIAIS E DOS PEDIDOS DE DÍSTICO À LOJA VIRTUAL

Esta aposta veio a revelar-se fundamental para a EMEL assegurar uma capacidade de atendimento alinhada com as necessidades dos residentes². Note-se que em janeiro, mês apenas residualmente atingido pelo confinamento de 2021, o volume de atendimentos era já dominado pelo canal *online*, assistindo-se de seguida a uma queda pronunciada porque, uma vez mais, a validade dos dísticos, cuja emissão constitui o principal motivo para a necessidade de atendimento, foi estendida, dispensando-se a sua renovação até 31 de março.

A principal via de revalidação de dísticos é o processo de renovação automático – o sistema identifica os dísticos que estão para renovar e envia-os, já com nova data de validade, para os residentes, pelo correio, remetendo, simultaneamente, por SMS e e-mail, a informação de que o dístico já está revalidado no sistema EMEL, seguindo também, nos casos de segundas e terceiras viaturas, a referência multibanco para pagamento da renovação – já não há lugar ao envio de postal para a renovação posterior do dístico tornando-se assim o processo mais simples e confiável. Os títulos assim renovados representam a grande maioria das emissões de dísticos, bem mais de metade do total, percebendo-se assim a importância do redimensionamento da Loja Virtual, que não tem qualquer relação com este processo, mas que mesmo assim assegura uma larga proporção dos dísticos emitidos, deixando clara a tendência para que os dísticos emitidos nas lojas sejam, cada vez mais, de volume residual.

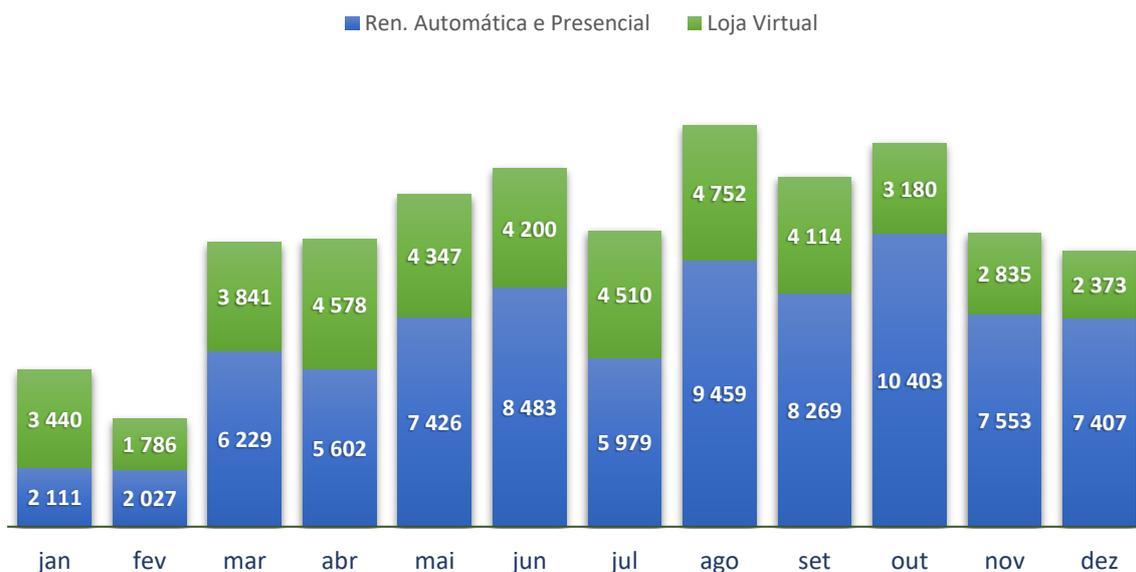


GRÁFICO 2-39 EVOLUÇÃO MENSAL DAS EMISSÕES E RENOVAÇÕES DE DÍSTICOS RENOVAÇÃO AUTOMÁTICA E PRESENCIAL VS LOJA VIRTUAL

No atendimento presencial em contexto normal, ou seja, sem os constrangimentos decorrentes da pandemia, uma grande proporção dos atendimentos correspondiam, de facto, a “reatendimentos”, segundas solicitações resultantes de um primeiro atendimento que não culminou na satisfação da necessidade que esteve na sua origem – tipicamente pedidos de dístico de residente em que algum dos documentos requeridos está em falta ou com alguma

² Os números apresentados para a Loja Virtual não se referem a atendimentos, mas sim a pedidos de dístico, o mais significativo motivo de interação com o canal, não deixando de ser um indicador conservador pois, à semelhança do que sucede nas lojas, existem outros motivos de interpelação

desconformidade, exigindo um contacto posterior, uma vez corrigida a lacuna detetada. Perante este dado, e confrontada com a necessidade, mais premente que nunca, de otimizar o tempo disponível de interação, para que fosse possível maximizar a concretização de todos os processos acionados pelas solicitações de atendimento, foi instalado o serviço *Callback* EMEL, que se veio a mostrar muito relevante na diminuição dos tempos de espera nos agendamentos e na Loja Virtual. É um serviço personalizado, onde o residente, através de agendamento, solicita o contacto telefónico para que o processo de emissão de dísticos seja tratado na hora. Este processo inicia-se com a solicitação por email de um agendamento *Callback* e, posteriormente, é enviado um SMS para o cliente, a indicar o dia e a hora em que irá ser contactado pelo profissional da EMEL. Durante este contacto, o cliente envia a documentação necessária para o email que lhe é facultado e o processo fica concedido e validado de imediato no sistema.



FIGURA 2-6 IMAGEM ALUSIVA À PROPORÇÃO DE ATENDIMENTOS ONLINE

Sendo certo que ainda subsiste uma certa preferência pelo atendimento presencial, a verdade é que a EMEL conseguiu obter ótimos resultados com a abordagem realizada através da Loja Virtual, conseguindo, apesar de um contexto muito desafiante, níveis elevados de serviço.

Em tempos de grande promoção da digitalização dos serviços, a EMEL dá mostras da sua ambição alcançando uma verdadeira mudança de paradigma, certamente com o impulso das restrições associadas à pandemia e à mitigação do perigo de contágio, mas

com resultados que certamente perdurarão – em 2019 o atendimento presencial dominava, com 88% das solicitações, em 2021 há uma completa inversão, com o atendimento *online* a absorver a maior fatia das interações, 65%.

Em coordenação com esta abordagem, o site foi otimizado, para fornecer um suporte mais adequado a esta nova realidade, à qual os clientes rapidamente se adaptaram. Através deste canal, há a possibilidade de solicitar todo o tipo de dísticos, solicitar uma Ocupação de Via Pública, fazer Identificação voluntária de condutor para emissão de notificação para pagamento de contraordenações, reportar vários tipos de problemas técnicos, como anomalias de parquímetros ou de sinalização.

Outro canal importantíssimo para a eficácia do atendimento, e da estratégia adotada, é o *Contact Center*.

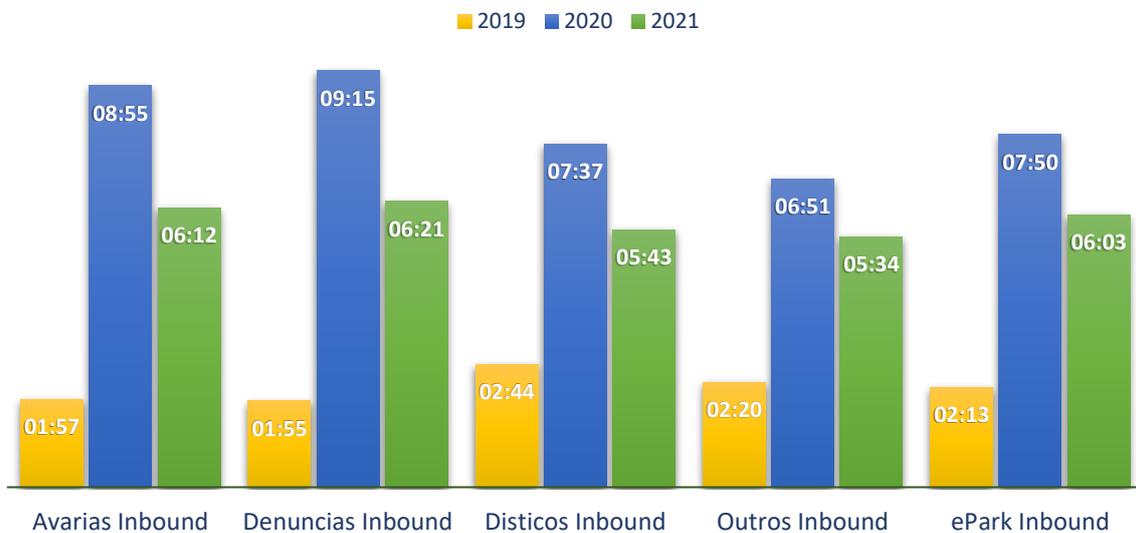


GRÁFICO 2-40 EVOLUÇÃO DOS TEMPOS MÉDIOS DE ESPERA POR CATEGORIA 2019 - 2021

O *Contact Center* ressentiu-se muito dos efeitos provocados pela pandemia, designadamente pelas condições disponíveis em regime de teletrabalho, manifestamente insuficientes para as exigências dos sistemas instalados. Em 2021 foram conseguidas grandes melhorias, mas os resultados, no que respeita aos tempos de espera, ainda não recuperaram os níveis de excelência alcançados antes da chegada do Covid 19.

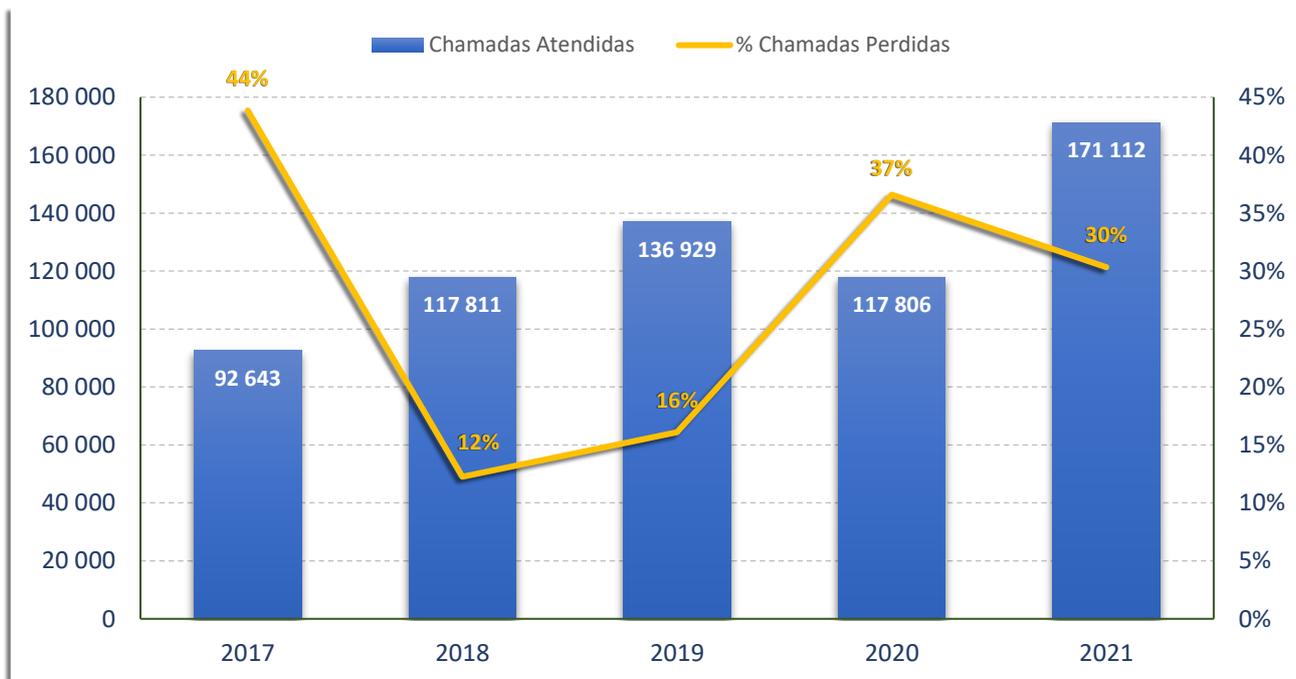


GRÁFICO 2-41 EVOLUÇÃO DO VOLUME DE CHAMADAS ATENDIDAS E DA PROPORÇÃO DE CHAMADAS PERDIDAS 2017 - 2021

Os progressos na capacidade do *Contact Center* foram substantivos. Há uma franca recuperação ao nível das chamadas perdidas que, apesar de registarem uma proporção bastante elevada, 30%, não podem deixar de ser contextualizadas pelo crescimento exponencial do número de chamadas entradas, superior a 32% - o volume de chamadas atendidas ultrapassou as 170 000, um resultado inédito na história da empresa e que se torna referência da performance deste centro, um passo mais no caminho da excelência.

A diversificação das áreas de atividade da EMEL aporta novas necessidades de contacto com a empresa. Com a implementação de sistemas de mobilidade modernos, toda uma realidade se vai criando, na cidade e na empresa, exigindo adaptações e melhorias. No seio do atendimento foi detetada uma vantagem clara na criação de uma equipa vocacionada para esta área, tendo-se erguido a unidade de Produtos de Nova Mobilidade. As novas necessidades de contacto são muito específicas, exigindo dos operadores o domínio de temas completamente distintos e um *know how* que assenta em bases diferentes. Enquanto muito do teor das interpelações, e dos conhecimentos exigidos para lhes responder, até aqui dirigidas à empresa, tinha natureza administrativa e regulamentar, há agora um volume muito relevante e crescente de contactos que decorrem de problemas técnicos e que esperam encontrar uma resposta capaz de os resolver.



GRÁFICO 2-42 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE CHAMADAS RECEBIDAS RELACIONADAS COM SISTEMAS DE MOBILIDADE 2019 - 2021

Antes de mais, referência para a “invisibilidade” dos dados referentes às chamadas relacionadas com a Mobilidade Elétrica, que decorre da sua escassez – em 2021 ainda não atingiu uma centena de contactos. A quase totalidade dos contactos associados à mobilidade elétrica prendem-se com os carregadores, o seu modo de funcionamento e eventuais anomalias. A rede é, ainda, relativamente reduzida e constituída por equipamentos novos, esperando-se um elevado crescimento do volume de chamadas com a expansão da rede e, até, acompanhando o próprio crescimento do número de veículos elétricos em circulação.

A grande maioria dos contactos decorrentes de produtos de mobilidade advém, como se esperaria, de utilizadores do GIRA. Bicicletas de Lisboa. E a perspetiva é de que esta tendência se mantenha, e até se acentue, dadas as perspetivas de expansão da rede e o potencial que tem para gerar necessidades de contacto: com novas estações e bicicletas há mais equipamentos a gerar potenciais contactos, com mais utilizadores há mais dúvidas a esclarecer, por outro lado há que ter em conta que, já hoje, são correntes os dias com mais de 10 000 viagens, cada uma delas a gerar um registo de início, um registo de fim, uma experiência de utilização, vários contactos com detalhes dos equipamentos, tudo isto são momentos com potencial para gerar uma necessidade de contacto.

Já da gestão da rede SLAT não se espera um crescimento muito elevado. As interseções na cidade, semaforizadas ou não, são finitas e apenas incidentes graves, de grande impacto, mas pouco prováveis, poderão levar o número de chamadas a deslocar-se substancialmente de uma curva regular.

Algo semelhante se perspetiva para a evolução das chamadas associadas ao BiciPark. A rede de espaços fechados para estacionamento de bicicletas privadas está já em 13 parques, há uma perspetiva de crescimento deste número, mas dentro de um intervalo relativamente contido, não mais que duplicando as cerca de 1 500 chamadas que atualmente se verificam.

O que poderá vir a aumentar significativamente as chamadas acolhidas pela área de Produtos de Nova Mobilidade é a possível agregação dos atendimentos relacionados com o ePark, *app* que partilha a plataforma com a *app* de suporte à utilização do GIRA. Bicicletas de Lisboa, identificando-se algumas sinergias numa eventual absorção, que está em equação.

O outro canal de comunicação com a EMEL é o Apoio ao Cliente, responsável pela resposta às interações escritas.

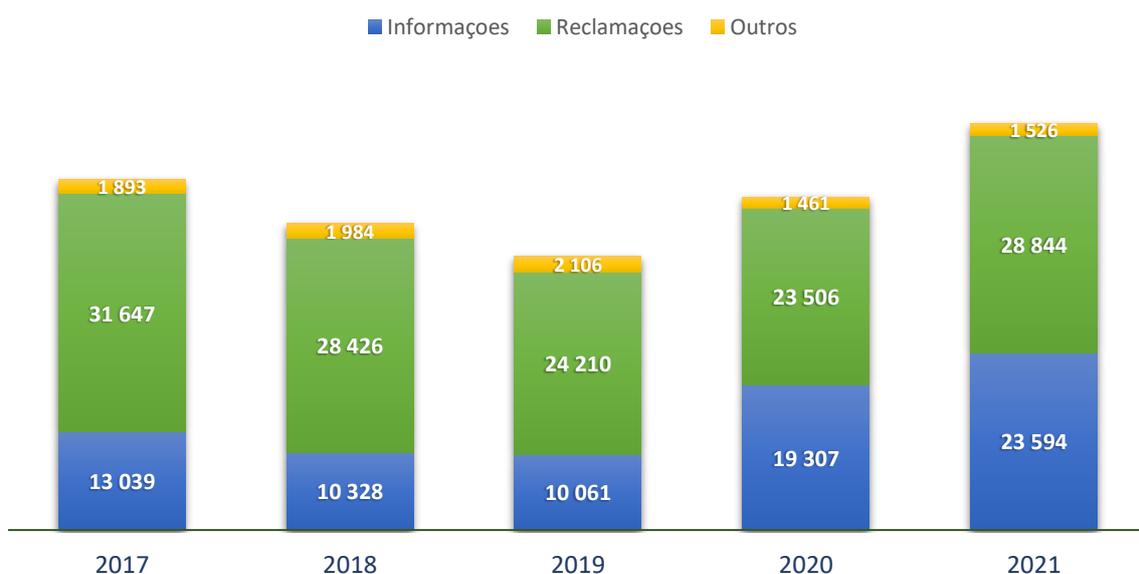


GRÁFICO 2-43 EVOLUÇÃO DO VOLUME DE INTERAÇÕES ESCRITAS POR CATEGORIA 2017 - 2021

O volume de interações escritas registou uma subida acentuada, quase 22% face a 2020. Destaque, naturalmente, para a subida registada nas reclamações, da mesma ordem de grandeza, reflexo dos sobressaltos operacionais, que a empresa soube vencer, mas que não deixam de causar transtorno na vida das pessoas. Este crescimento também não deixa de estar associado à diversificação das atividades da empresa – atente-se na evolução, em tudo semelhante, verificada nas interações subjacentes a pedidos de informação – e ainda a uma menor condescendência, que a saturação provocada pelos sucessivos confinamentos e outros entraves colocados a um quotidiano normal ajuda a consolidar.

3. MOBILIDADE

A gestão do estacionamento, seja na via pública ou em parques, constitui-se em si mesma como uma importante ferramenta de gestão da mobilidade urbana. O desincentivo incorporado nas tarifas de estacionamento na via pública, mais não é que um meio orientador do comportamento que visa influenciar as decisões dos automobilistas, enquanto a disponibilidade de parques, pese embora os constrangimentos que se erguem à sua expansão, possibilita mais significativamente a redução do trânsito parasita, ao mesmo tempo que visa o afastamento do automóvel dos arruamentos e do território, disponibilizando mais espaço para a infraestrutura de outros modos e, claro, para a valorização e fruição em segurança.

A génese da EMEL decorreu de uma premente necessidade de gestão do estacionamento, especialmente nas zonas mais centrais da cidade. Foram muitos os fatores que acentuaram o declive da curva de aprendizagem que a empresa teve de vencer, passando, por vezes, por momentos sombrios, períodos em que as perspetivas de sustentabilidade económica não eram claras. Todos esses escolhos ajudaram a esculpir a operação eficiente que a EMEL hoje comanda, ao ponto de viabilizar o desenvolvimento de uma estratégia de alavancagem, sobre os meios libertos pelo estacionamento, de uma intervenção mais abrangente, assertiva e até sofisticada, na promoção da mobilidade suave.

3.1. MEIOS MECÂNICOS

A instalação de meios mecânicos de apoio à mobilidade pedonal encerra grande complexidade e investimentos pesados, mas produz impactos significativos na acessibilidade de áreas rodeadas por declives mais íngremes, trazendo uma importante dimensão de inclusão à



FIGURA 3-1 ÁTRIO DE ACESSO AOS ELEVADORES DA RUA DOS FANQUEIROS

estratégia de mobilidade. Há já largos anos que a EMEL se envolve na gestão e preservação de alguns destes meios – no Percurso Pedonal Assistido da Baixa ao Castelo de São Jorge, concluído em 2013 e vencedor do Prémio FAD em 2014, a EMEL é responsável pela operacionalidade dos elevadores que ligam a Rua dos Fanqueiros à Rua da Madalena e disponibiliza o elevador do Parque de Estacionamento do Mercado do Chão do Loureiro, última etapa do percurso no acesso à Colina do Castelo.

É precisamente para acesso à Colina do Castelo, área com população mais envelhecida, e onde se regista uma das maiores proporções de pessoas com dificuldades de locomoção da cidade, que a CML concebeu um conjunto de percursos mecanicamente assistidos, que se vêm juntar a este que liga a Baixa ao Castelo, confiando à EMEL a sua implementação e operacionalização: o Elevador da Sé, as Escadas Rolantes da Mouraria e o Funicular da Graça. São intervenções que já figuram nos Planos de Atividades da EMEL desde 2015 – por se localizarem em zonas sensíveis da cidade de Lisboa, estes projetos enfrentam algumas dificuldades do ponto de vista arqueológico – em todos estes locais de construção são identificados vestígios que implicam uma recolha cuidada, estudo minucioso e interpretação do que representaram na sua época. Para além do material arqueológico, nos primeiros momentos dos trabalhos de escavação do poço do elevador, foram identificados vários enterramentos e ossários, totalizando 150 enterramentos e 32 *ossários*, estimando-se que estes últimos contenham material osteológico de aproximadamente 150 a 200 indivíduos.

Em junho de 2021 foram concluídos os trabalhos de construção do Elevador da Sé, que permite a ligação entre o Arco das Portas do Mar no Campo das Cebolas e a Sé Patriarcal de Lisboa.



FIGURA 3-2 ELEVADOR DA SÉ

Para além da morosidade decorrente do tratamento dos achados arqueológicos, a entrada em funcionamento do elevador ainda enfrentou os obstáculos erguidos pela pandemia – com o cerco sanitário realizado à cidade de Milão, não foi possível receber os equipamentos e materiais necessários à construção e revestimento metálico do elevador dentro do prazo planeado. Só com a melhoria das condições de saúde pública, foi possível ao fornecedor libertar os materiais, possibilitando o avanço dos trabalhos e, finalmente, a conclusão do elevador.

Já em outubro de 2018 a EMEL inaugurou o primeiro troço das escadas rolantes da Mouraria. Também aqui houve a necessidade de lidar com a arqueologia – foi identificado um pequeno troço da Muralha Fernandina (Monumento Nacional desde 1910) que implicou a uma reformulação das fundações do canal de betão das escadas rolantes junto ao Martim Moniz. Com um custo final próximo de um milhão de euros este equipamento veio permitir vencer uma subida de 32 metros e um declive de 13 metros de uma forma mais fácil e confortável. Este troço liga o Martim Moniz à Rua Marquês Ponte de Lima.



FIGURA 3-3 ESCADAS DA MOURARIA

O mais ambicioso destes projetos consiste na instalação de um funicular a ligar a Rua dos Lagares ao Miradouro Sophia de Mello Breyner Andresen.

A empreitada do Funicular da Graça, com um prazo de execução definido em 18 meses, teve início no final de junho 2021. Mais uma vez, são esperadas dificuldades de natureza arqueológica, uma vez que durante a primeira fase de trabalhos, realizada em 2016, foi possível identificar um outro troço da Muralha Fernandina, adocada a um alambor que se julga ser construído em taipa militar. Trata-se de uma tipologia de alambor inédita – nunca tinha sido identificada em conjunto com a Muralha Fernandina.



FIGURA 3-4 OBRAS EM CURSO NO FUNICULAR DA GRAÇA

Este achado implicou uma revisão profunda ao projeto, e o lançamento do concurso de empreitada só foi possível em 2019, com as necessárias adaptações que visam minimizar os impactos sobre aquela importante e desconhecida estrutura arqueológica. Ainda assim, no decurso dos trabalhos da segunda fase, que corresponde à construção propriamente dita do funicular e das suas gares, admite-se a necessidade de otimizar pontualmente o projeto, fruto, novamente, do que venha a ser identificado do ponto de vista arqueológico.

Do ponto de vista do projeto e da coordenação de obra, existe uma outra preocupação para além da compatibilização do projeto com a Muralha Fernandina e Alambor – a existência de um Posto de Transformação (PT) que deverá ser realocado. Esta realocação só poderá ser concretizada após a conclusão dos trabalhos de construção civil e a aprovação do novo local pela E-Redes. A execução dos trabalhos elétricos necessários para a ativação de um PT e desativação de outro tem uma série de procedimentos com cronograma fechado, o que poderá trazer alguns constrangi-

mentos ao desenvolvimento dos trabalhos. Esta preocupação assenta ainda no facto de após a desativação do PT atualmente ativo, haver a necessidade de concluir as escavações arqueológicas sob este equipamento elétrico e onde, na primeira fase foi possível identificar vestígios osteológicos no corte da base do PT. Assim, para além dos trabalhos arqueológicos, existirão ainda trabalhos antropológicos que poderão levar algum tempo para a sua execução com o objetivo

de atingir as cotas de projeto e permitir o avanço da construção da estrutura da gare inferior, na Rua dos Lagares.

3.2. GIRA. BICICLETAS DE LISBOA

O GIRA. Bicicletas de Lisboa foi o grande projeto de afirmação da EMEL enquanto agente de mobilidade. O sistema, no seu planeamento original, contemplava uma rede de 140 estações e uma frota de 1 400 bicicletas, das quais dois terços com assistência elétrica e as restantes convencionais – uma dimensão sem paralelo à escala nacional, embora a nível internacional se encontrem redes muito superiores. No plano gizado, também para Lisboa permanecia em aberto, para momento posterior, o alargamento para uma área de influência mais abrangente, perspetivando-se uma cobertura concelhia bastante densificada.

O risco subjacente ao projeto era bastante elevado. A orografia da cidade era indicada como um obstáculo intransponível para o sucesso do sistema, e a escassa infraestrutura ciclável também deixava questões em aberto. A verdade é que, do ponto de vista da aceitação do mercado, todos os receios apontados foram desmentidos, e o GIRA. Bicicletas de Lisboa, logo que a rede ganhou um mínimo de dimensão, apresentou indicadores com valores ao nível dos sistemas mais bem-sucedidos, desde logo no indicador mais utilizado para aferir a adesão a estes sistemas, o número de viagens por bicicleta e por dia.

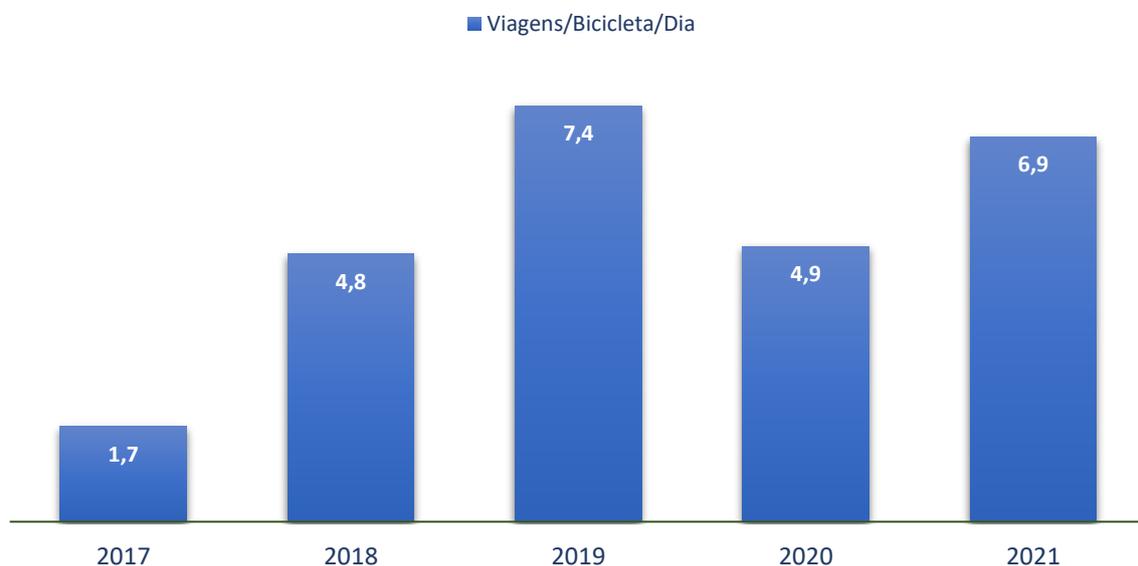


GRÁFICO 3-1 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VIAGENS POR BICICLETA E POR DIA - MÉDIA ANUAL 2017 - 2021

Admite-se um limiar de sucesso em redor das cinco viagens diárias por bicicleta, valor claramente dentro da realidade que caracteriza o GIRA. Bicicletas de Lisboa, e em que a pandemia parece ter colocado travão a uma trajetória de rápida ascensão. Não existe uma correspondência direta entre o sucesso de mercado destes sistemas e o nível de rendimentos que são capazes de gerar – em vários sistemas internacionais celebram-se acordos de patrocínio

de montantes muito elevados e que ajudam a viabilizar economicamente os sistemas, mas esta não é, ainda, uma prática corrente em Portugal, e o equilíbrio económico do GIRA. Bicicletas de Lisboa apenas é possível pelos meios libertos da exploração do estacionamento e que a EMEL canaliza para o projeto. Ainda assim, os rendimentos gerados pelas vendas de passes de acesso ao e pela utilização dos equipamentos, não deixam de refletir a crescente adesão dos lisboetas.



GRÁFICO 3-2 EVOLUÇÃO DOS RENDIMENTOS DO GIRA. BICICLETAS DE LISBOA 2017 - 2021

Mas se o desafio da aceitação de um conceito novo era claramente ultrapassado, a implementação do sistema enfrentava outros sobressaltos. A adjudicação da operação a um parceiro externo viria a revelar-se uma opção insuficiente para as ambições do projeto, registando-se problemas ao nível da disponibilidade da frota e, muito especialmente, da expansão da rede – ambos fatores cruciais, pela conveniência que conferem, para a afirmação



GRÁFICO 3-3 EVOLUÇÃO DAS ESTAÇÕES ATIVAS E DAS BICICLETAS DISPONÍVEIS 2017 - 2021

do GIRA. Bicicletas de Lisboa como alternativa viável de transporte público. A observação em paralelo do número de viagens e do número de viagens diárias por bicicleta ajuda a identificar, nas áreas em que as duas curvas se afastam, períodos de maior *stress* sobre o sistema – naturalmente coincidentes com as quebras na disponibilidade dos velocípedes.

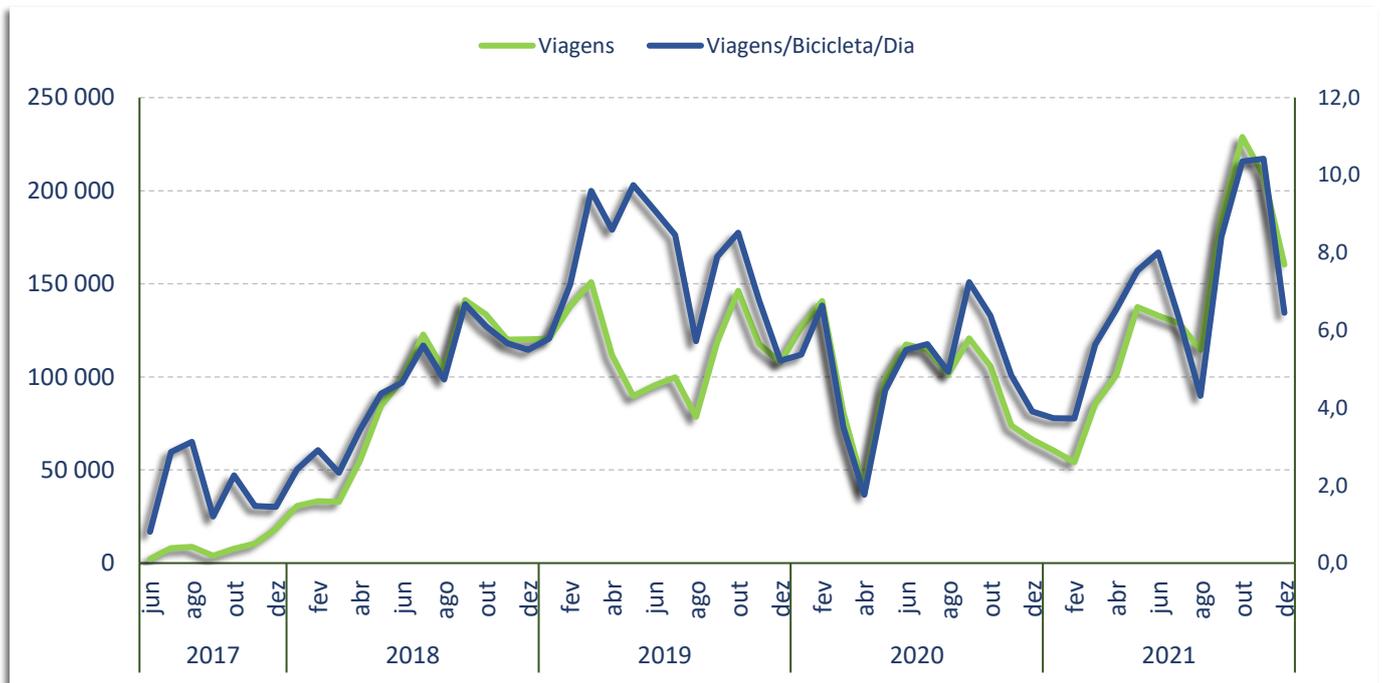


GRÁFICO 3-4 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE VIAGENS TOTAIS E DAS VIAGENS DIÁRIAS POR BICICLETA 2017 - 2021

Concomitantemente, os momentos de alargamento da rede com a ativação de mais estações, normalmente acompanhados pela introdução de mais bicicletas, coincidem com aumentos nas transações de passes, revelando a perceção dos utilizadores sobre o sistema.

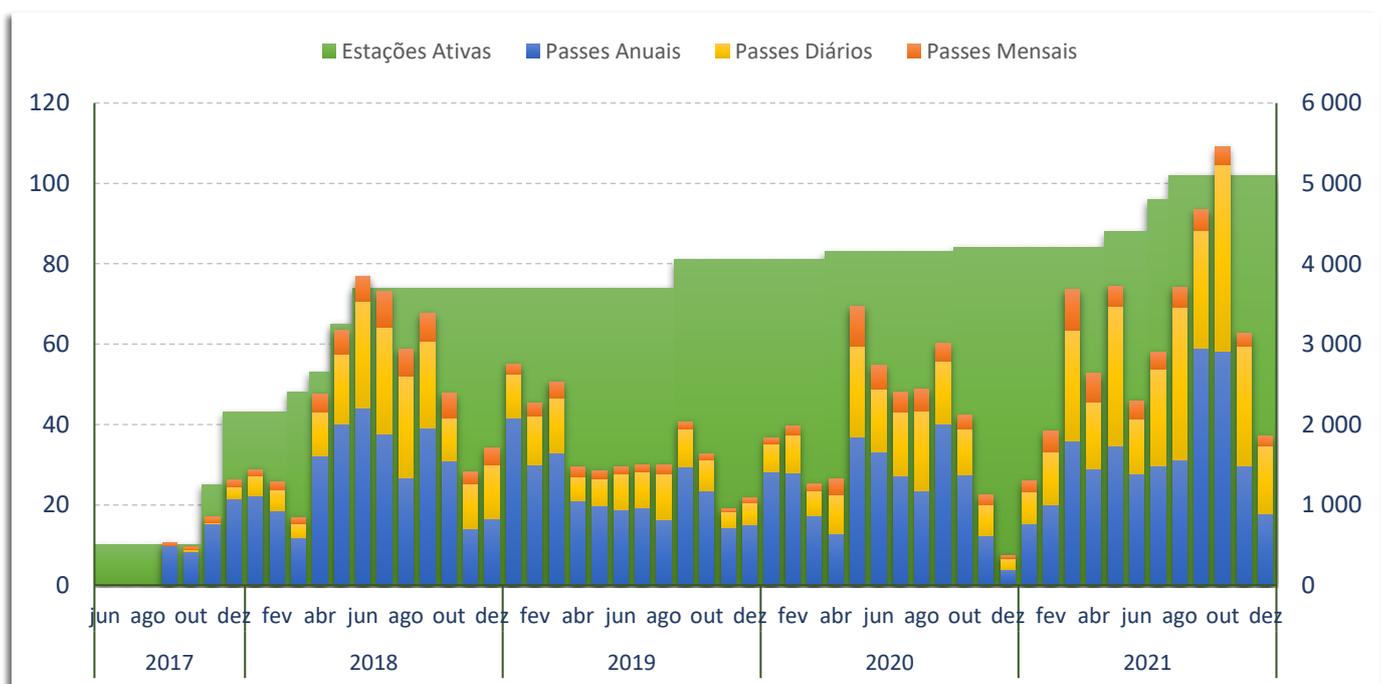


GRÁFICO 3-5 EVOLUÇÃO DAS ESTAÇÕES ATIVAS E DA TRANSAÇÃO DE PASSES 2017 - 2021

Tendo sido chamada a intervir, por diversas vezes, perante as dificuldades do operador externo, quer em ultrapassar os desafios operacionais que diminuam a acessibilidade ao serviço, quer na capacidade em expandir a rede, de forma a tornar o GIRA. Bicicletas de Lisboa mais abrangente, confiável e conveniente, a EMEL tomou a decisão de internalizar todas as operações de suporte, assegurando sozinha a disponibilidade do sistema.

A transição teve lugar num momento muito delicado, maio de 2020, em plena pandemia, mas foi um pleno sucesso. Com uma equipa de gestão de menor dimensão, foi, desde logo, conseguida a estabilização da infraestrutura, apurando-se, enquanto o sistema manteve uma dimensão inalterada, uma redução dos gastos estimada em 20%. Foi conseguida uma gestão mais criteriosa das peças em stock e aprofundou-se a profissionalização das equipas – a perspetiva de prestação de serviços, a prazo, por parte de um operador externo torna racional a opção pelo recurso a trabalho temporário, enquanto a EMEL, encarando o sistema como um projeto permanente, enquadra os colaboradores a longo prazo, ao mesmo tempo poupando a margem da empresa de trabalho temporário, gastando menos, e conseguindo proporcionar um melhor pacote remuneratório aos mesmos trabalhadores – para além de uma remuneração base um pouco superior, o subsídio de alimentação pago pela EMEL é também mais elevado, e a empresa oferece aos colaboradores a cobertura de seguro de saúde.

Ainda assim, a EMEL enfrenta os obstáculos decorrentes da ambição que tem para o sistema: a cidade, e mesmo o país, não dispõe de meios para acomodar uma rede tão alargada. É difícil encontrar recursos humanos com a formação técnica adequada e não existem entidades



FIGURA 3-5 ESCOLA PROFISSIONAL GUSTAVE EIFFEL

formadoras diretamente vocacionadas para a área – em alguns sistemas de menor dimensão, existentes um pouco por todo o país, são os próprios fabricantes dos equipamentos a assegurar a manutenção, deixando os promotores públicos numa posição de maior fragilidade. A EMEL acordou com a Escola Profissional Gustave Eiffel a realização de estágios aos seus alunos, conferindo-lhes acesso a experiência profissional e abrindo a possibilidade de rubrica de contrato de trabalho. Ao mesmo tempo, com uma visão a mais longo prazo, a EMEL dotou já alguns dos seus colaboradores com

competências pedagógicas, visando garantir, a própria empresa, a disponibilidade de formação para colaboradores do GIRA. Bicicletas de Lisboa, e até para colaboradores de outras organizações do setor.

Mas a internalização em época de pandemia viria a erguer ainda outros obstáculos. Os problemas sentidos em cadeias de abastecimento um pouco por todo o mundo provocam impactos no fornecimento de peças, diminuindo a disponibilidade da frota – a Shimano, produtor de referência de componentes, e que equipa as bicicletas do SBPP, designadamente

em sistemas de mudanças e de travagem, prevê entregar em junho de 2022 a encomenda que recebeu em fevereiro de 2021...

Pese embora os escolhos da pandemia e a curva de aprendizagem a vencer, a EMEL conseguiu, finalmente, o que há muito pretendia – a expansão da rede está a avançar a um ritmo elevado. Em 2021 atingiu-se um crescimento superior a 21% do número de estações ativas, e só não se foi ainda mais longe devido à disrupção verificada no mercado de energia, e que levou a que a EMEL ficasse sem fornecedor de eletricidade para as novas estações - O processo de ativação de uma nova estação compreende várias fases, tornando-se suscetível a estrangulamentos quando, como foi o caso, uma delas é interrompida – só após o estabelecimento da ligação à rede elétrica é possível a realização dos testes às comunicações da estação, preparando-a definitivamente para integrar a rede.

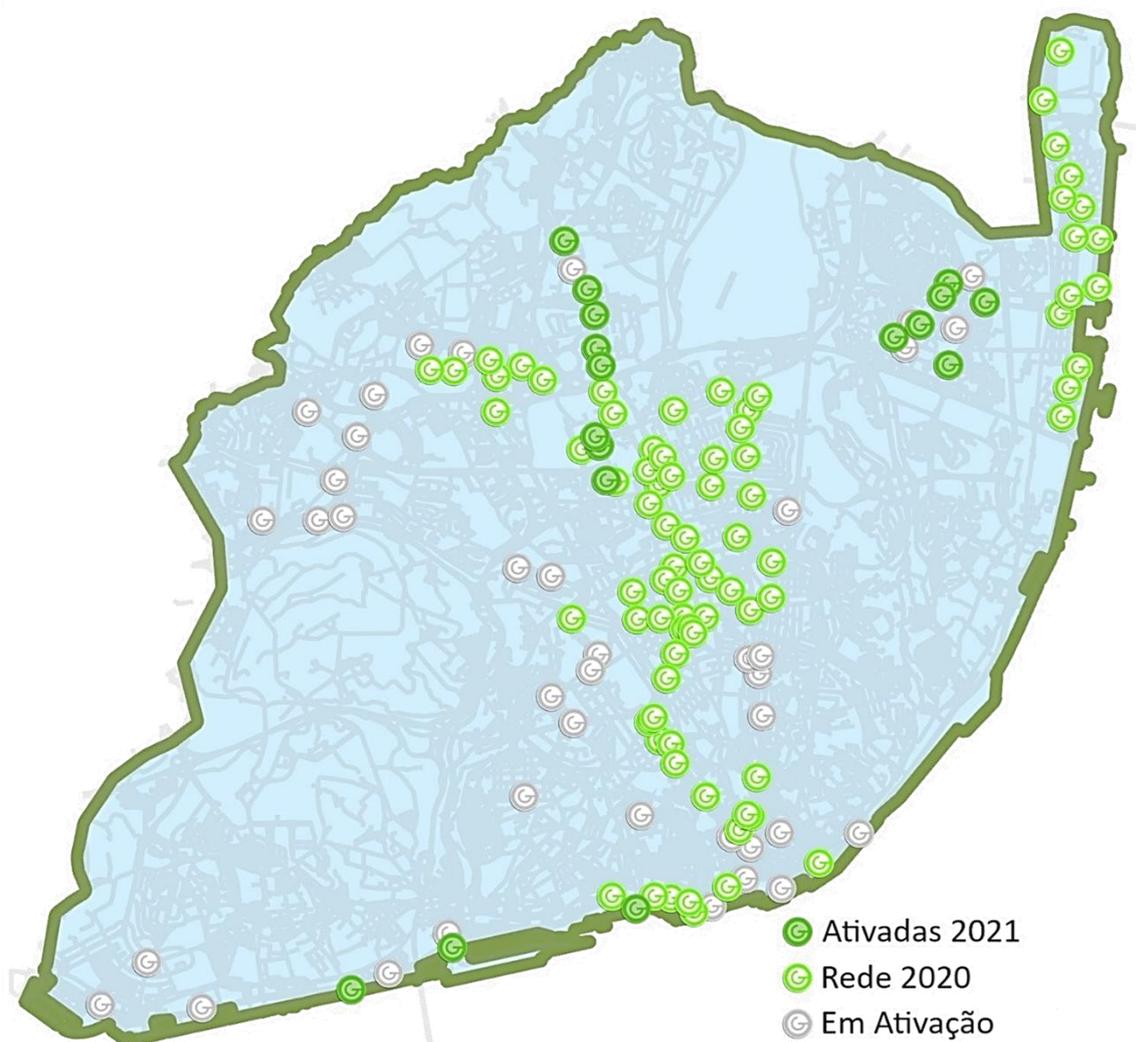


GRÁFICO 3-6 EVOLUÇÃO DA REDE DO GIRA. BICICLETAS DE LISBOA EM 2021

Na realidade, em 2021 foram instaladas no terreno 50 novas estações, no entanto, o acréscimo de estações ativas ficou-se pelas 18, fechando-se o ano com 102 estações ativas. Os processos de ativação prosseguiram e, no início de março eram já 116 as estações da rede. Continuando com este ritmo será possível atingir em 2022, por fim, o número estabelecido inicialmente de

140 estações. No entanto, este valor já é apenas uma referência, esperando-se que, no futuro, a rede seja mais abrangente, cativando cada vez mais lisboetas para a sua conveniência.

Aspeto determinante para esse objetivo é o da segurança, oferecida e percebida, para circular de bicicleta pelas ruas de Lisboa. Quando estes sistemas são instalados é normal observar-se um aumento do número de acidentes envolvendo ciclistas, verificando-se depois uma gradual redução – os utilizadores vão aprendendo a circular com maiores cuidados, mas as cidades também vão aprendendo a conviver com mais bicicletas a circular, e quantas mais forem, melhor é a aprendizagem.

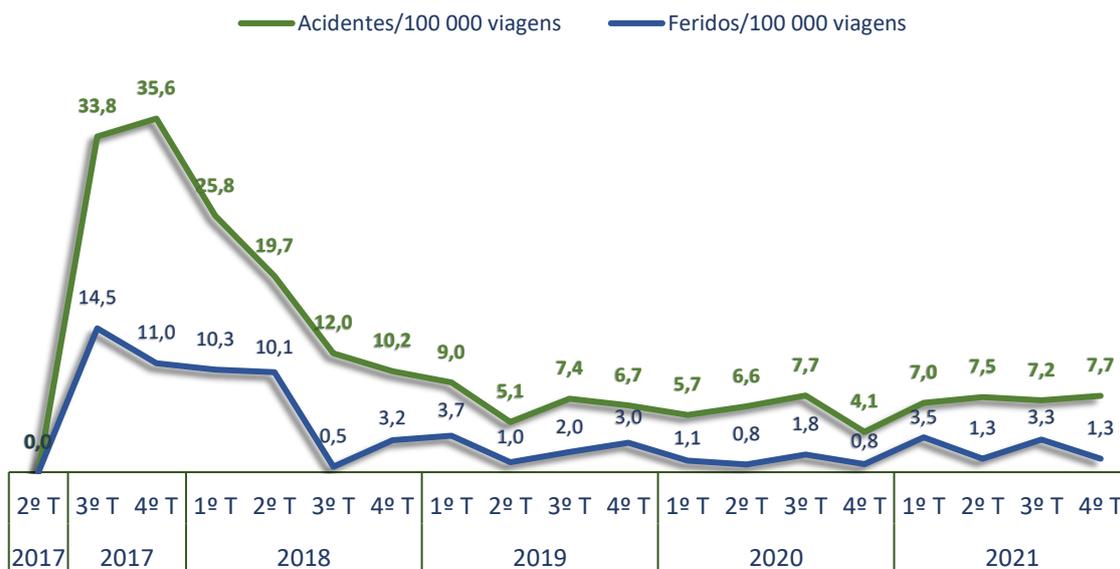


GRÁFICO 3-7 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ACIDENTES COM BICICLETAS GIRA E DE FERIDOS 2017 - 2021

Em Lisboa a tendência repetiu-se, ao que terá ajudado a significativa melhoria das condições oferecidas ao modo ciclável. Nos últimos anos verifica-se uma estabilização dos números relativos de acidentes e feridos por viagem, mas há que continuar a melhorar a segurança, para

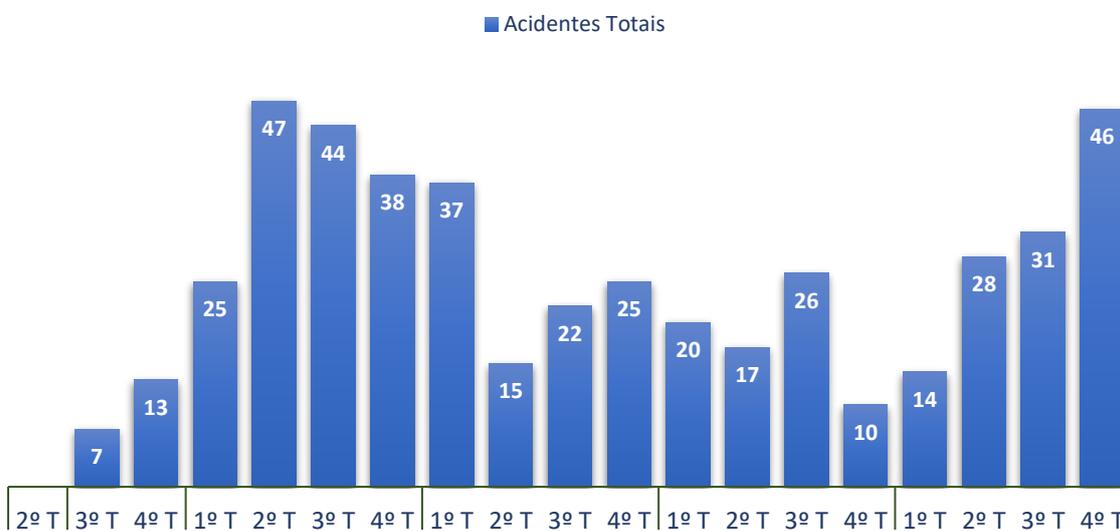


GRÁFICO 3-8 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE ACIDENTES TOTAIS COM BICICLETAS GIRA 2017 - 2021

que o crescimento que se regista no número de viagens não se venha a refletir numa correspondência direta no número de acidentes.

De facto, o elevado crescimento do número de viagens – nos últimos tempos, por vários dias, foram ultrapassadas as 10 000 viagens por dia – tem conduzido a um aumento do número de acidentes. Esta tendência tem, naturalmente, características estruturais, parecendo inevitável que quanto mais viagens tiverem lugar, mais acidentes acontecerão, no entanto, há uma perceção clara de amplo espaço de crescimento nas condições de circulação de bicicleta, especialmente na densificação da rede de ciclovias.

3.3. CICLOVIAS

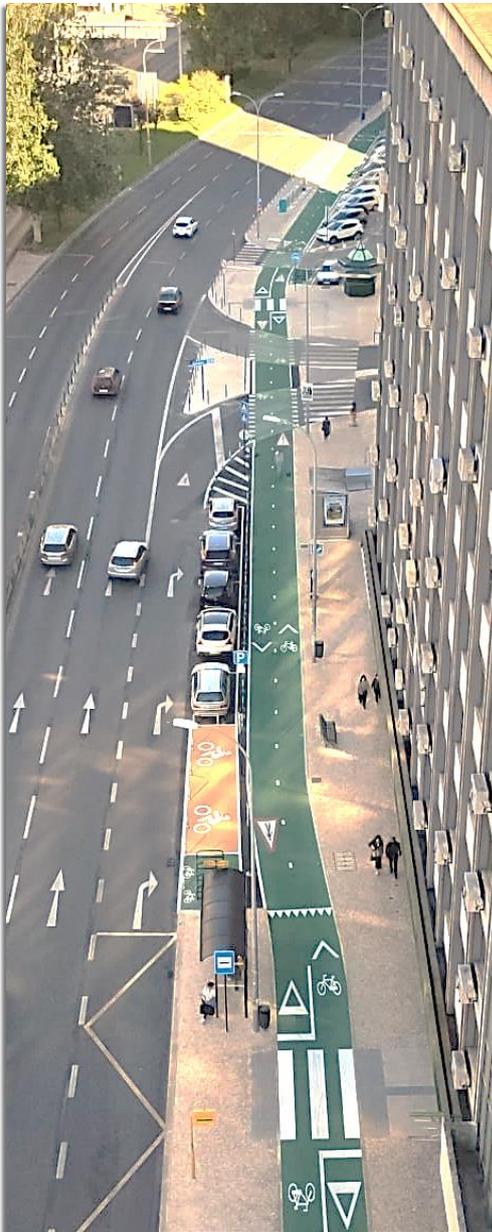


FIGURA 3-6 AVENIDA AFONSO COSTA

A aposta na expansão do modo ciclável nas escolhas de quem circula em Lisboa enfrentava, à partida, uma dificuldade de monta: a escassa infraestrutura dedicada. O relevo da cidade não é generoso para quem pretende usar a bicicleta no seu dia-a-dia, e apenas recentemente a democratização dos modelos com assistência elétrica veio proporcionar o surgimento de procura substantiva por este modo. É claro que a implementação do GIRA. Bicicletas de Lisboa veio introduzir um acréscimo acelerado dessa procura face àquele que ocorreria na sua ausência e, com o sucesso do sistema, a necessidade de densificação da rede de ciclovias tornou-se mais premente.

A execução deste tipo de infraestrutura é bastante mais complexa do que se poderia supor. O espaço urbano é escasso e, mais do que isso, já está afetado – está afetado fisicamente e está afetado culturalmente. A implementação de novas ciclovias é, quase sempre, vista como uma intervenção de soma nula – o que se soma em ciclovias vai ser subtraído a outro uso e, na maior parte das vezes, vai ser subtraído ao automóvel – seja pelo encolhimento da via de circulação ou pela diminuição da oferta de estacionamento.

A conceção dos projetos levanta grandes desafios, e os resultados finais são, quase sempre, aqueles que produziram um equilíbrio que se considera exequível, algo que permite o nascimento da via ciclável em condições de convívio “remediado” com os outros modos – são



FIGURA 3-7 CICLOVIA OBTIDA DA VIA DE CIRCULAÇÃO AUTOMÓVEL

poucos os casos em que nada há a apontar na estrutura implementada.

Se em algumas intervenções o espaço que foi retirado, por exemplo, ao automóvel, não levanta grandes constrangimentos, deixando a capacidade de circulação, virtualmente, intacta, noutros casos a fluidez do tráfego é afetada, pelo menos num primeiro momento,

parecendo difícil aos automobilistas encontrar alternativas satisfatórias ao itinerário que estavam habituados a tomar.

O debate em torno desta questão é aceso, sendo por vezes difícil encontrar o equilíbrio – é certo que os objetivos de incremento do modo ciclável assentam numa necessidade de sustentabilidade, mas há que reconhecer a legitimidade de necessidades que dificilmente encontram resposta fora do uso do automóvel particular. Conseguir algum afastamento para analisar a questão não é simples, estando as sensibilidades de cada um, necessariamente, afetadas pelo seu quotidiano de sempre. No entanto, há uma clara captura de uma parcela do espaço urbano por parte da infraestrutura dedicada ao automóvel, que talvez nunca tenha sido perspetivada de qualquer outra forma que não a da própria satisfação das



FIGURA 3-8 PROJETO COM ESPAÇO AMPLO PARA TODOS OS MODOS

necessidades dos automobilistas, e esse facto pode ter deixado que a dimensão dessa parcela tenha chegado ao exagero. Contrariar este estado, tão consolidado, assume contornos disruptivos, sendo necessário ter uma visão abrangente e integradora para tomar as melhores opções, sejam elas quais forem.



FIGURA 3-10 CICLOVIA EM ESPAÇO PEDONAL

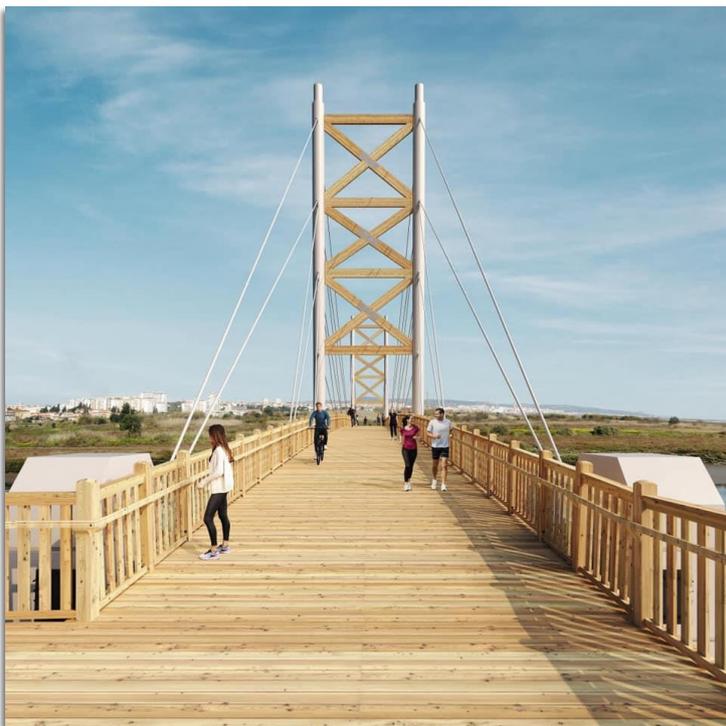


FIGURA 3-9 PONTE CICLOPEDONAL SOBRE O RIO TRANCÃO (OBRA EM CURSO)

Ao longo dos últimos anos a CML confiou à EMEL a execução de uma parte importante dos seus projetos de expansão da rede ciclável. A empresa conseguiu desenvolver fortes capacidades nesta área, concebendo e implementando projetos de qualidade, evoluindo muito rapidamente na sua aprendizagem – de escassas centenas de metros construídos em 2018, a EMEL passou para uma concretização de quase 27 600 metros em 2021, estando em curso a construção da ponte ciclopédonal sobre o rio Trancão, que ligará a cidade ao concelho de Loures. Para

além da infraestrutura no rio Trancão, há ainda outros troços integrados em projetos concebidos sobre uma filosofia de continuidade intermunicipal da rede, cuja candidatura a financiamento do Fundo Ambiental foi coordenada, da parte e em representação do Município de Lisboa, pela EMEL.

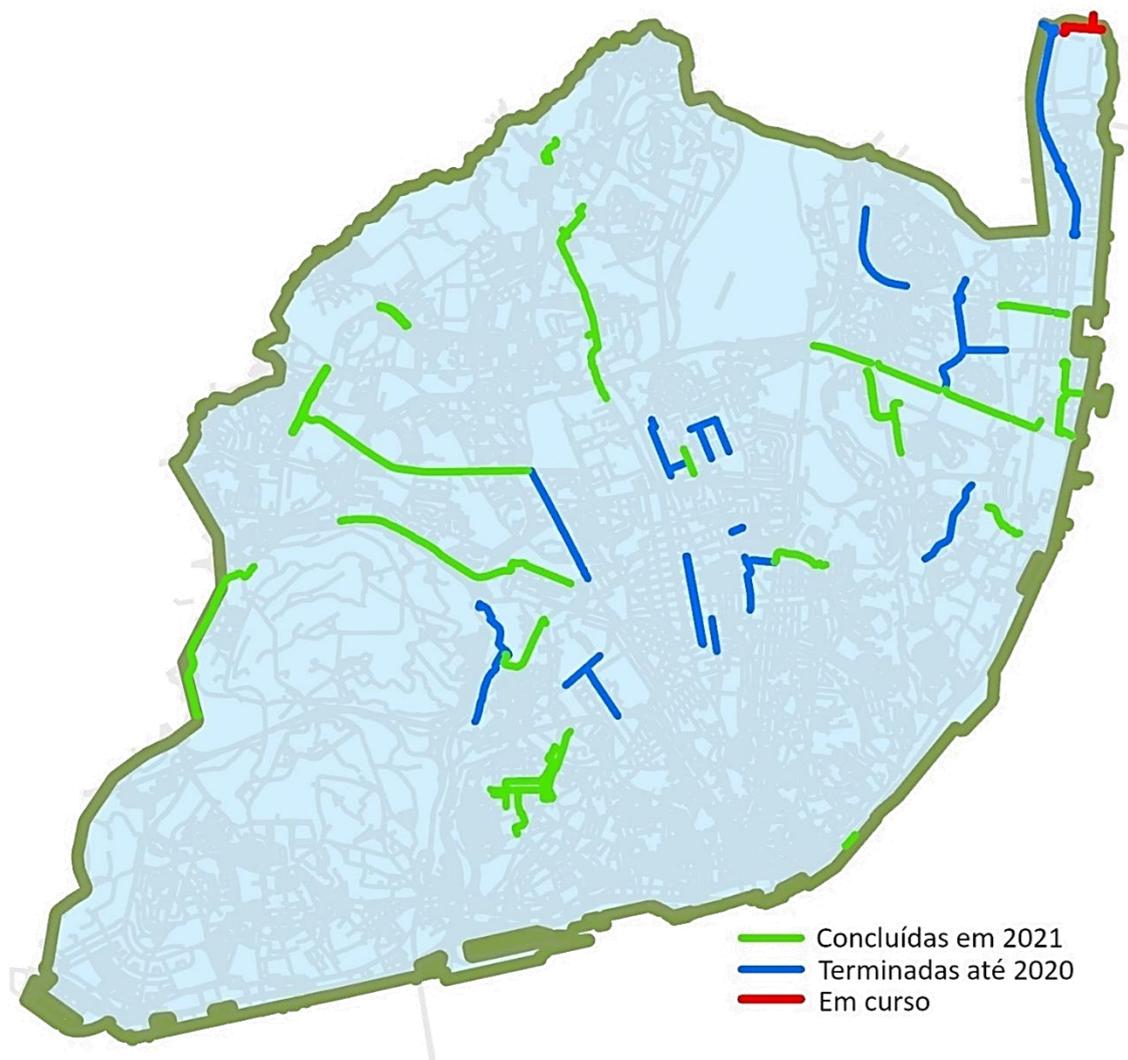


GRÁFICO 3-9 EVOLUÇÃO DA REDE DE CICLOVIAS CONCRETIZADA PELA EMEL 2021

A continuidade do crescimento do modo ciclável entre as escolhas modais dos lisboetas depende, entre outros fatores, da conveniência e segurança que lhes for transmitida pela rede ciclável. Para que seja possível reclamar estes predicados parece imprescindível aprofundar o investimento na rede, melhorar as suas condições, aumentar a sua reticularidade. Seja qual for a perspetiva a desenvolver, quaisquer que sejam as soluções a adotar, o Município poderá contar com a capacidade da EMEL nesta matéria.

3.4. GESTÃO DA REDE SLAT

Quando analisado em perspetiva, muitas pessoas podem cair na tentação de considerar o ano de 2021 mais “descomplicado” no que diz respeito a questões de mobilidade por via das restrições impostas pela pandemia e postura de trabalhadores e empresas face a novas modalidades como o teletrabalho. Contudo, tal como se veio a verificar, a complexidade não diminuiu, tendo inclusive aumentado, através do crescimento do modo pedonal e outros modos suaves. Esta mudança de paradigma gerou uma resposta por parte dos agentes públicos, procurando garan-

tir o equilíbrio na partilha do espaço público entre os diferentes atores, tarefa de difícil consecução, pois o fenómeno verificado no aumento destes modos foi, em muito, resultado da transferência de utilizadores afetos ao transporte coletivo. O aparecimento desta nova necessidade, já identificada por especialistas há vários anos,



FIGURA 3-11 UTILIZADORES DO GIRA. BICICLETAS DE LISBOA RECOLHEM BICICLETAS DE UMA ESTAÇÃO DO SISTEMA

juntamente com alguma transferência também para o modo privado (ainda que mitigada pelo crescimento do teletrabalho) fez com que houvesse um esforço constante por parte de todos os intervenientes em desenvolver soluções, gerir a infraestrutura e aplicar políticas da forma mais equitativa possível, tendo em conta a complexidade adicional com que se depararam a todos os níveis.

Na abordagem ao ano de 2021, a EMEL tinha a seu cargo a implementação de vários projetos bastante impactantes no quotidiano da cidade de Lisboa. Foi devido a essa mesma importância que resultou a necessidade de, independentemente das condicionantes existentes, continuar o trabalho como estava planeado, e preparar o futuro com outras ferramentas no que toca às estratégias de mobilidade do Município. Tal como exposto no PAO da EMEL, já para 2019, as



FIGURA 3-12 CIRCULAÇÃO PEDONAL EM LISBOA

atribuições da empresa sofreram alterações significativas, sendo uma das faces mais visíveis dessa transformação o assumir da gestão de toda a rede de sinalização semafórica da cidade, garantindo a sua manutenção, modernização e assistência técnica. Chama-se atenção para o facto de que, apesar desta

transferência de responsabilidades, enquadrada com a celebração de um Contrato Mandato entre a EMEL e a CML, esta última mantém as suas competências municipais em matéria de sinalização e gestão de tráfego.

É com grande sentido de missão que toda a equipa afeta à gestão da rede SLAT, em colaboração estreita com os prestadores de serviços, tenta alcançar as melhores soluções e reduzir os incómodos para as pessoas que utilizam, no seu dia-a-dia, as ruas e avenidas da cidade, adotando uma fiscalização presente e uma posição proativa na resolução de problemas emergentes, destacando-se também a participação dos munícipes, e outras entidades, na identificação de situações menos adequadas ou mesmo a necessitar de alterações face a novas realidades, e que ajudam a melhorar o quotidiano da cidade como um todo. Para além da componente de manutenção da rede semafórica que, pela sua importância toma uma parte substancial do trabalho da equipa, em simultâneo está a ser garantida a modernização de toda a infraestrutura da rede.

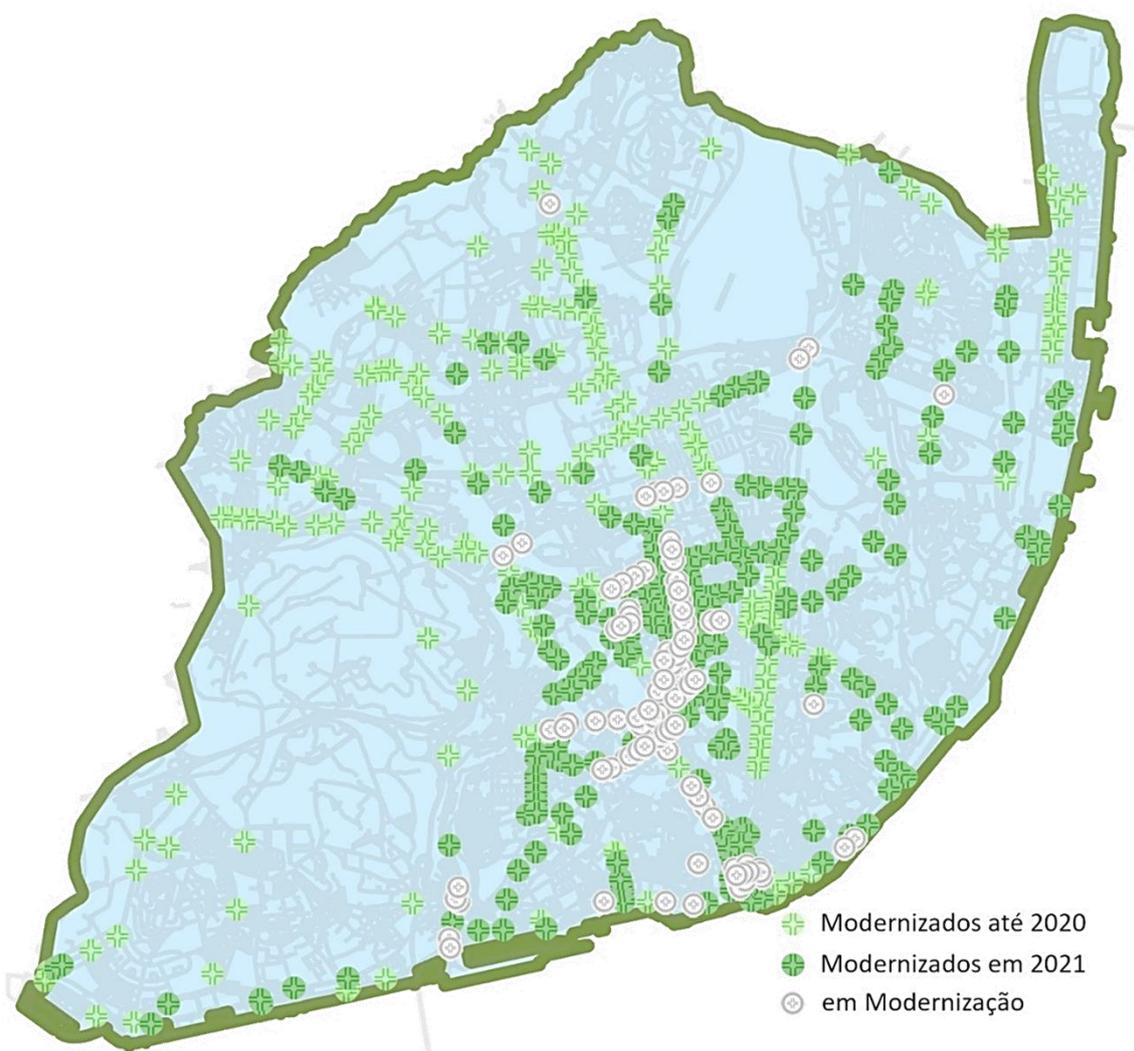


GRÁFICO 3-10 EVOLUÇÃO DA MODERNIZAÇÃO DA REDE SLAT 2021

Sendo uma tarefa já em desenvolvimento, à chegada do ano de 2021 cerca de 210 interseções semafóricas já se encontravam realizadas no universo de 552. Face ao planeamento estipulado no início dos trabalhos de modernização, o número de interseções por modernizar nos finais

do ano de 2021 deveriam ser residuais, contudo o fenómeno da pandemia aliado a uma escassez transversal a diversas matérias-primas essenciais para os equipamentos da modernização resultou em ligeiros atrasos. Do número de intersecções remanescente, das quais uma instalação é nova, aproximadamente 250 intersecções foram modernizadas em 2021, restando 90 intersecções cuja modernização se estima ficar concluída até outubro de 2022.

Como complemento à mudança radical feita sobre as infraestruturas da cidade, a adoção de um novo sistema central, o SIM.Lx, tirando partido das capacidades dos equipamentos mais modernos que foram instalados, afigura-se como a escolha mais acertada – quer para dotar as intersecções de dinamismo consoante o tráfego observado, quer para permitir ao próprio sistema central “partilhar” o seu conhecimento sobre as condições de circulação, para que se possam adotar, em tempo real, estratégias de mitigação para um correto escoamento e fluidez do tráfego. A integração de intersecções no SIM.Lx tem decorrido a um bom ritmo, acompanhando de perto a implementação da modernização das intersecções, pois apenas se conseguem inserir no Sistema Central as intersecções com equipamentos mais modernos. Independentemente das intersecções por integrar, as bases para a implementação de políticas tais como Previsão de Tráfego, Priorização do Transporte Público, Controlo de Zonas de Emissão Reduzidas ou Comunicação Futura entre Veículo e Equipamentos Semafóricos (C-ITS), já se encontram em desenvolvimento. Um ponto muito importante está relacionado com o facto de que, no ano de 2021 e seguintes, toda a equipa está a ser capacitada para operar o SIM.Lx em todas as suas vertentes.



FIGURA 3-13 SISTEMA INTELIGENTE DA MOBILIDADE DE LISBOA

A dimensão de análise das dinâmicas de circulação na cidade é crucial para a otimização das soluções concebidas. O modelo de tráfego para a cidade de Lisboa continuou a sofrer atualizações por forma a manter a sua validade no que diz respeito à rede viária. Esta ferramenta de modelação permitiu, ao longo do ano, realizar diversas análises, das quais resultaram pareceres que informaram os agentes decisores dos impactos dos respetivos projetos sob o ponto de vista da mo-



FIGURA 3-14 REPRESENTAÇÃO DA REDE VIÁRIA NO MODELO DE TRÁFEGO



FIGURA 3-15 MODELAÇÃO DAS VIAGENS NO GIRA. BICICLETAS DE LISBOA

assim como foram estabelecidas as bases para a transformação do modelo de tráfego existente num modelo de transportes (na qual a Carris é parceira no que toca à componente rodoviária de transporte coletivo) com o intuito de viabilizar a modelação do comportamento da procura de todos os modos.

Também em 2021, foi levada a cabo a implementação de 34 contadores de velocípedes, espalhados por diversos locais da cidade de Lisboa com o intuito de quantificar e verificar os padrões deste modo suave que, tal como já referenciado ganhou especial destaque perante a pandemia e mudança de perceção modal das pessoas. Como forma de incluir a população nas políticas de mobilidade, e para que consigam perceber o seu contributo na utilização de modos mais amigos do ambiente, foram igualmente implementados dois ecrãs com indicação dessas mesmas



FIGURA 3-16 DISPOSITIVO DE INFORMAÇÃO DE UTILIZAÇÃO DE VELOCÍPEDES

contribuições, assim como a disponibilização dos dados a qualquer cidadão. O trabalho desenvolvido não só na manutenção de todos os sistemas operacionais, mas como também na implementação de ferramentas para o futuro no âmbito das políticas de mobilidade, permitirá

delação dos fluxos de tráfego e seu comportamento. A existência do modelo de tráfego, atualizado e contendo um manancial de informação sobre características de mobilidade do Município, permitiu atender aos pedidos internos de forma muito mais expedita, assim como realizar as mais variadas otimizações no que diz respeito às programações semafóricas implementadas pela cidade de Lisboa. Tirando partido de uma ferramenta tão poderosa no apoio às decisões, durante o

dar à cidade uma nova dinâmica na gestão de tráfego diária, passando de uma resposta reativa para uma postura preditiva relativamente aos obstáculos que se ergam.

3.5. MOBILIDADE ELÉTRICA

A EMEL empenha-se, há largos anos, na descarbonização da mobilidade, não só através da promoção da mobilidade suave, mas também pelo incentivo ao desenvolvimento da mobilidade elétrica, quando o recurso ao automóvel é percebido como a solução mais conveniente. Desde logo, enquanto entidade empresarial com uma perspetiva de responsabilidade social, a EMEL, tanto quanto é operacionalmente viável, envia as suas decisões de investimento na frota em favor das soluções 100% elétricas, ou, alternativamente, híbridas, adotando veículos de combustão interna apenas nos casos em que as características da utilização a que se destinam assim o exigem.

No seu portfólio de produtos de estacionamento prolongado, a EMEL disponibiliza aquele que será um dos mais poderosos incentivos à mobilidade elétrica, pelo menos para aqueles que quotidianamente se deslocam em Lisboa: o Dístico Verde. Com o Dístico Verde o automóvel 100% elétrico está dispensado do pagamento das tarifas de rotação, em qualquer ZEDL, independentemente da residência do proprietário ou da morada de registo do veículo.

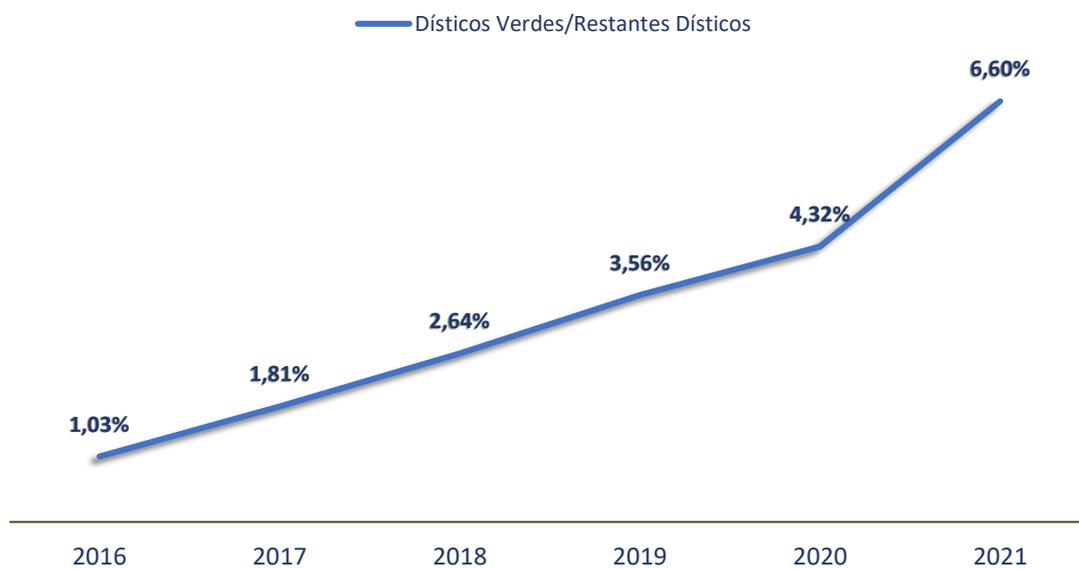


GRÁFICO 3-11 EVOLUÇÃO DA PROPORÇÃO DE DÍSTICOS VERDES NO TOTAL DE DÍSTICOS

Desde a sua criação que a emissão de Dísticos Verdes não tem parado de crescer, e no último ano há uma evidente tendência de aceleração, para mais considerando que o volume global de dísticos registou forte aumento. Financeiramente, esta proposta demonstra o compromisso da empresa com esta vertente de sustentabilidade e da descarbonização – na hipótese, arbitrária e meramente exemplificativa, de cada um dos veículos com Dístico Verde, suportasse uma hora por dia de estacionamento de rotação, paga a um valor correspondente à tarifa média cobrada

pela EMEL, o montante apurado aproximar-se-ia dos dois milhões de euros, quando, em comparação, o valor cobrado pelos emolumentos associados à emissão dos dísticos fica aquém dos 100 mil euros.

Mas a EMEL ambiciona um papel mais ativo nesta área. Com um desenvolvimento, integralmente, interno, foi lançada a marca LEVE, a imagem com que a empresa se apresenta no mercado do carregamento de veículos elétricos.



FIGURA 3-18 IMAGEM MARCA LEVE



FIGURA 3-17 CARREGADOR DE VEÍCULOS ELÉTRICOS COM A IMAGEM LEVE

É com esta imagem que a marca LEVE acolhe os seus clientes para carregamento de veículos elétricos. Já com presença em cinco parques da empresa – Campo das Cebolas, Ameixoeira, Graça, Manuel Gouveia e Lumiar – onde disponibiliza 26 postos de carregamento (52 tomadas), e com dois postos na via pública, em Entrecampos, associados ao projeto *Sharing Cities*, a EMEL inaugurou, em 2021, três *Hubs* de carregamento rápido, cada um deles com seis carregadores: os *Hubs* do Restelo e do Parque das Nações começaram a funcionar durante o mês de julho, enquanto o do Campo Grande entrou em exploração em outubro.

Os três *Hubs* registam grande aceitação, especialmente o do Campo Grande - em janeiro último os *Hubs* de carregamento rápido asseguraram 84% dos carregamentos realizados na

rede EMEL. O reflexo da entrada em operação dos três *Hubs*, nas receitas obtidas com esta atividade, foi imediato.

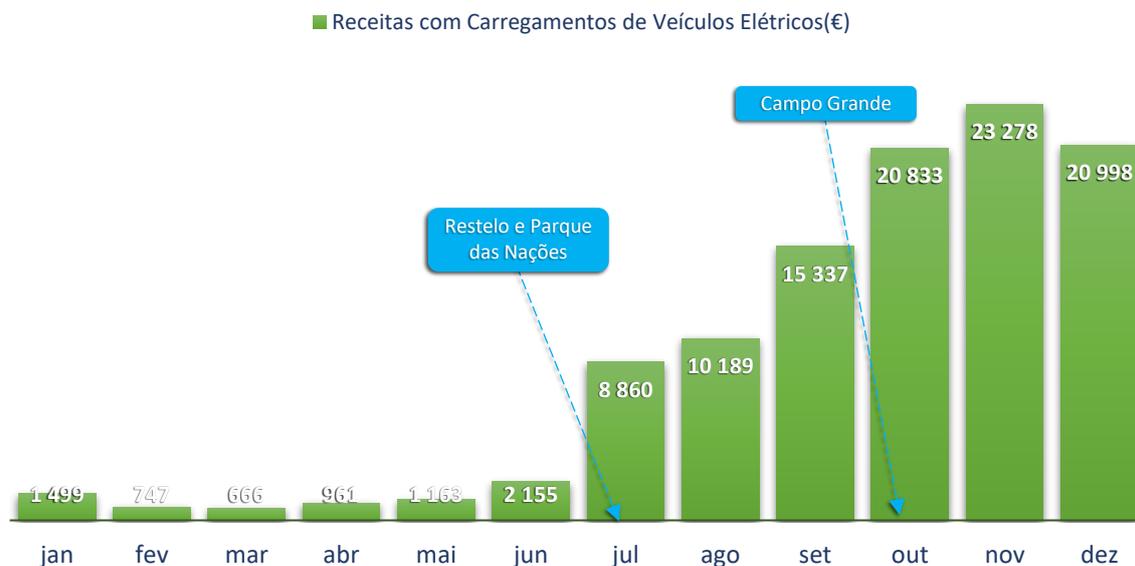


GRÁFICO 3-12 EVOLUÇÃO MENSAL DA RECEITAS COM CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

Os rendimentos desta operação são, ainda, algo incipientes. No entanto, a EMEL entende a sua entrada no negócio como uma dimensão integrante da estratégia de mobilidade sustentável, pese embora se admita que a atividade se venha a estabelecer em condições de mercado plenamente concorrencial, considerando a perspetiva de crescimento da penetração dos veículos elétricos – de que a emissão crescente de Dísticos Verdes não deixa de ser um indicador.

Ainda assim, o ângulo em que a empresa se posiciona é o de promotor da descarbonização, ajudando a fazer face a um dos inconvenientes que ainda é associado à utilização mais generalizada de automóveis 100% elétricos – a sua escassa autonomia.

Na planificação da sua rede, e apesar de ter já percebido a maior propensão para o carregamento nos postos instalados na via pública, a EMEL prevê instalar, em 2022, até 70 carregadores em 11 dos seus parques de estacionamento já em exploração, e mantém em aberto a instalação de mais equipamentos nos parques que vier a abrir no futuro. Entretanto, os carregadores da rede piloto que haviam sido instalados num dos pisos do Parque de Estacionamento do Mercado do Chão do Loureiro, foram já substituídos por carregadores EMEL, inaugurados em fevereiro último.

Por outro lado, para além dos *Hubs* de carregamento rápido, a empresa apenas dispõe de dois carregadores na via pública, no Campo grande e ao abrigo do projeto *Sharing Cities*. No entanto, há uma perspetiva consolidada de estabelecer uma rede densa e alargada – o objetivo de, a curto prazo, garantir a disponibilidade de, pelo menos, um posto de carregamento em cada uma das freguesias de Lisboa, mantém-se, e a perspetiva para 2022 é que se chegue aos 32 postos. No entanto, o processo conducente à instalação de novos equipamentos na via pública é moroso. A EMEL tem já 13 postos com pareceres favoráveis, faltando agora os respetivos

projetos de infraestrutura, obra, e comunicação prévia, prevendo-se que a sua ativação esteja concluída no quarto trimestre do ano.

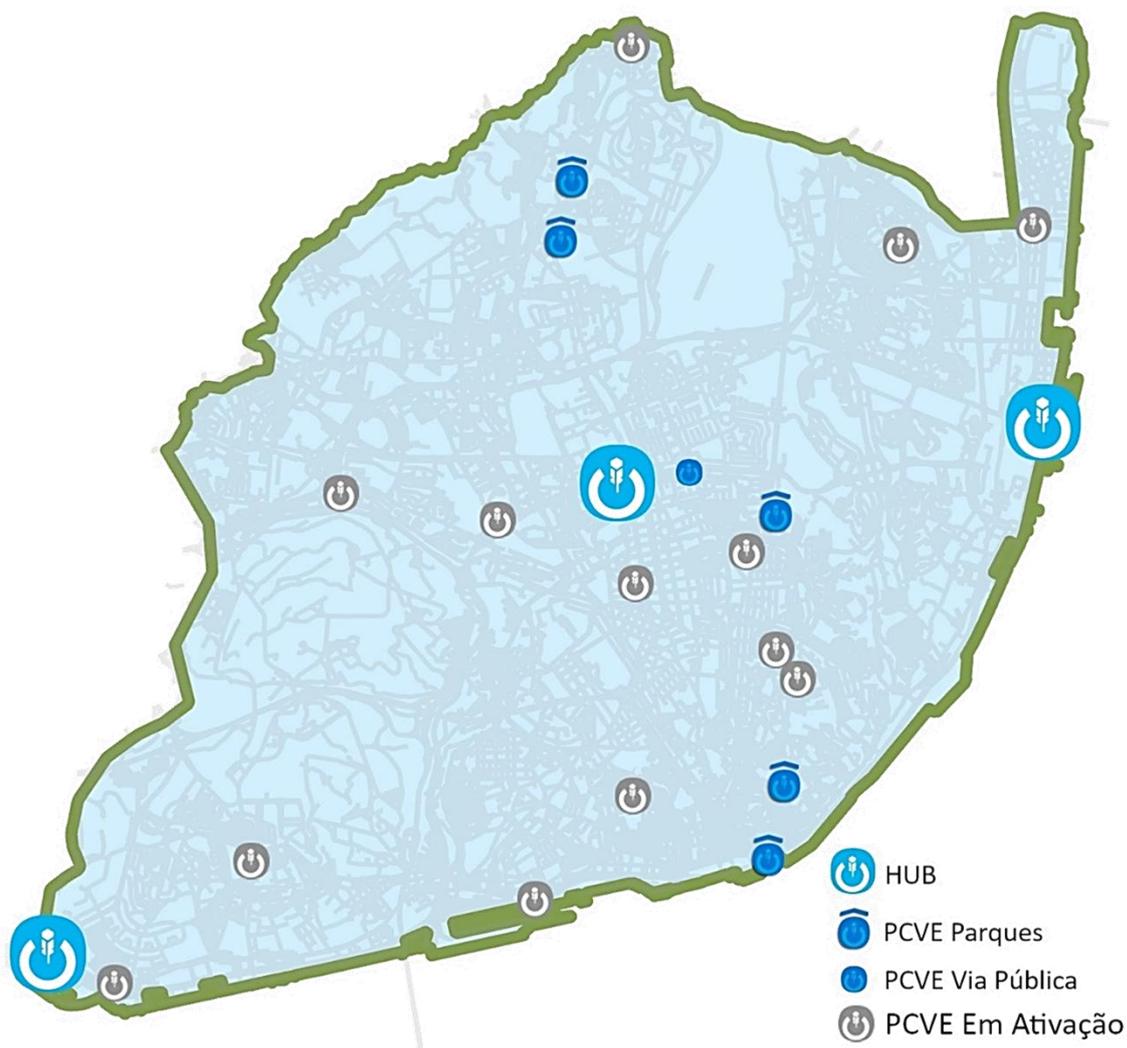


GRÁFICO 3-13 REDE EMEL DE CARREGADORES DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

3.6. GESTÃO DE TÚNEIS

3.6.1. TÚNEL DA AVENIDA JOÃO XXI

Na sequência do incêndio que se verificou em setembro de 2020, no grupo gerador do túnel da Avenida João XXI, que afetou, e comprometeu, toda a sala técnica e os equipamentos de segurança e monitorização ali existentes, foi necessário proceder ao encerramento total da circulação rodoviária, por não se encontrarem reunidas as condições de segurança necessárias para o efeito. Foram mobilizados os diversos serviços municipais para, num esforço conjunto, repor a normalidade e as condições de segurança para que fosse possível proceder à reabertura

da circulação rodoviária do túnel. À EMEL, além da responsabilidade pela monitorização do túnel, através da alocação de recursos humanos 24 Horas por dia, coube a tarefa de substituir integralmente o sistema de CCTV, já obsoleto e também ele afetado pelo incêndio. Com um investimento global superior a 50 mil euros, foi instalado, durante o mês de novembro de 2020 um novo e moderno sistema de CCTV, consolidado no início do ano de 2021, permitindo assim abrir novamente o túnel à circulação rodoviária e monitorizar toda a extensão do túnel com novas e melhores valências, contribuindo desta forma para um incremento da segurança de todos os utilizadores deste importante eixo rodoviário da cidade de Lisboa.

3.6.2. TÚNEL DO MARQUÊS DE POMBAL

Dando seguimento à transferência de competências da gestão e manutenção, do Túnel do Marquês de Pombal, do Município para a EMEL, vertidas no Auto de Entrega celebrado a cinco de agosto de 2019, a infraestrutura tem sido objeto de várias, e indispensáveis, ações de manutenção corretiva e preventiva, com especial enfoque nos sistemas de segurança. Assim, e durante o ano de 2021, foram efetuados os seguintes trabalhos e intervenções, por forma a garantir as condições mínimas de segurança para todos os utilizadores:

- Recalibração de todo o sistema de deteção de incêndio e substituição de um troço de 250 metros de cabo fibrolaser danificado
- Reparação dos circuitos, em avaria, da iluminação viária (substituídos 114 equipamentos, entre contactores, contactos auxiliares e interruptores diferenciais, já de classe apropriada para receber o novo sistema de iluminação)
- Reparação, substituição e calibração integral dos equipamentos de medição de qualidade do ar, níveis de opacidade, velocidade e direção
- Manutenção e certificação dos carretéis de incêndio
- Substituição integral das caixas e manutenção dos extintores e a toda rede armada de combate a incêndio
- Substituição dos controladores do sistema de ventilação
- Reparação das UPS
- Manutenção e revisão integral ao grupo gerador e substituição do combustível, 400 litros de gasóleo mineral, que se encontrava com o nível baixo e já degradado
- Substituição dos painéis seta-cruz

- Intervenção no sistema de megafonia, crucial para alertar e encaminhar os condutores em caso de emergência, avariado há vários anos e que foi possível recuperar parcialmente
- Reparação do sistema de intercomunicação existente nos nichos SOS e respetiva alocação na central de acordo com as zonas definidas na Gestão Técnica Centralizada (GTC)
- Atribuição de código numérico e cadastro dos equipamentos existentes no interior da galeria para facilitar a sua identificação em caso de avaria, além de outros trabalhos menores de limpeza dos equipamentos e manutenção regulares

Além das intervenções referidas, em manutenções de natureza preventiva e corretiva, considerando a antiguidade do Túnel do Marquês de Pombal, inaugurado em 25 de abril de 2007, todas elas já realizadas, e que ascenderam a quase 400 mil euros, a EMEL levou a cabo, nos meses de setembro e outubro de 2021, uma auditoria exaustiva ao estado da infraestrutura e dos equipamentos. Desta auditoria resultou a identificação de anomalias e da necessidade de intervenção na estrutura do túnel, ao nível dos pavimentos, paredes, pilares, armaduras e revestimentos, e também a necessidade de substituição ou reparação de alguns equipamentos. Destes, destacam-se os painéis de mensagem variável, o sistema de CCTV com alarmística integrada, o sistema automático de controlo de altura, o sistema de Gestão Técnica Centralizada, as barreiras, o sistema de controlo automático da iluminação, entre outros. O investimento necessário para levar a cabo estas intervenções de fundo estima-se em dois milhões de euros, cabendo a maior parcela, cerca de 1,2 milhões de euros, às intervenções de recuperação e conservação da obra de arte.

Também, no ano de 2021 a EMEL deu continuidade ao processo de implementação de um Plano de Emergência Interno, específico para o Túnel do Marquês de Pombal, em estreita colaboração com os serviços de Proteção Civil, Polícia Municipal, Regimento de Sapadores de Bombeiros e Direção de Municipal de Mobilidade, de modo a estruturar e delinear de forma clara todos os procedimentos de atuação para cenários de emergência.

4. INOVAÇÃO

Os problemas associados à mobilidade com que se confrontam as cidades mais importantes das grandes áreas metropolitanas exigem, cada vez mais, soluções inteligentes. Para tomar as decisões mais informadas é necessário o melhor conhecimento da realidade, das necessidades de quem se desloca, das dificuldades que surgem.

Ao longo dos últimos anos a EMEL procurou desenvolver as ferramentas de que dispõe para compreender os obstáculos que se erguem à mobilidade sustentável em Lisboa. Fortaleceu a sua infraestrutura tecnológica, visando uma melhor apreensão e tratamento de dados, por um lado, e uma maior flexibilidade na intervenção que produz, por outro.

Conhecer a realidade é fundamental, mas será um conhecimento inconsequente se a resposta que for concebida estiver limitada pelo que já existe, pelo que já se testou – é necessário um contacto sistemático com a vanguarda, com as soluções mais disruptivas, alargar horizontes para que não se caia em erros como o de, perante o aumento do número de automóveis que se dirigem à cidade, aumentar a oferta de estacionamento para conseguir, a todos, acomodar. Nesta dimensão, a EMEL tem participações de relevo em projetos europeus, associados a programas de financiamento, onde procura contactar com diferentes realidades, diferentes formas de as encarar e aceder à oportunidade de experimentar novos conceitos, novas soluções, em condições mais favoráveis

4.1. SISTEMAS DE INFORMAÇÃO

Aquando da reintrodução do pagamento das tarifas de estacionamento após o período de confinamento, foram detetados problemas de elevado impacto nos sistemas EMEL, que levaram a uma profunda reestruturação, passando, inclusivamente, pela mudança de liderança da área.

Com esta reestruturação constituem-se três dimensões, fulcrais, do que rodeou a atividade de gestão e desenvolvimento de sistemas de informação da empresa.

- Reorganização da estrutura, para que a mesma se torne mais ágil e capaz de dar resposta aos desafios da EMEL, aos seus objetivos e da cidade de Lisboa, de mobilidade sustentável, eficiência e capacidade de realização
- A pandemia, que obrigou a um reforço da infraestrutura e da segurança dos sistemas, para suportar o acesso massivo ao regime de teletrabalho, de forma segura e eficiente
- Renovação tecnológica e *revamping* de algumas aplicações (ePark, GIRA. Bicicletas de Lisboa, Gestor de Produtos e OPERA)

A reorganização da estrutura, decorrente de alguns problemas verificados na operação e o diagnóstico efetuado pela nova liderança, identificou um conjunto de ações e processos que importava realinhar e que se podem traduzir numa mudança de foco, assente em três pilares:

1. Foco

No negócio e na criação de conhecimento sobre o *core-business* da EMEL, entregando tudo o que se constitui como *commodity* a especialistas externos, com a consequente redução de custos e aumento de eficiência e credibilidade

2. Agilidade

Criação de regras, processos e matrizes de funcionamento que permitam agilizar as tarefas a ser desenvolvidas, focando os esforços na criação de valor, redução do tempo de resposta e maior agilidade

3. Parcerias

Criação de um ambiente que permita o estabelecimento de parcerias com entidades tecnológicas que possam aportar valor e ajudar no desenvolvimento harmonioso do sistema de informação da EMEL, cada vez mais complexo e disperso por diferentes tecnologias

A pandemia originou um conjunto de novas necessidades, novos serviços e requisitos, que vierem colocar à prova a infraestrutura da EMEL. Houve dias em que quase toda a organização se encontrava em teletrabalho, o que obrigou a um esforço adicional de monitorização dos sistemas, para garantir a sua operacionalidade. Além disso, esta dispersão, em termos geográficos, incrementou a necessidade de segurança do sistema de informação da empresa, a um nível de granularidade muito baixo, que impactou no desenho, nos processos e nas ferramentas implementadas.

Em 2021 implementaram-se novas versões das aplicações EMEL – ePark, aplicação de suporte à utilização e operação do GIRA. Bicicletas de Lisboa, e sistema OPERA – baseadas em ferramentas *open-source*, e incrementou-se a aplicação Gestor de Produtos, de forma a incluir todos os produtos da EMEL.

A admissão de novos parceiros de pagamento eletrónico também exigiu a introdução de algumas modificações nos aplicativos para que estes os pudessem suportar, ao mesmo tempo que foram criadas novas soluções para operacionalização de serviços e produtos desenvolvidos recentemente, por exemplo o BiciPark.

A diversificação da atividade obriga à introdução de sistemas adequados às necessidades específicas – o Sistema Inteligente da Mobilidade de Lisboa, SIM. Lx, é um exemplo claro desta necessidade. Com os novos sistemas impõe-se a renovação do parque de servidores da EMEL, que cresceu para 17 servidores físicos e mais de 140 virtuais (*on-premise* e *cloud*), que estiveram operacionais mais de 99,7% do tempo.

Em 2021 assistiu-se à consolidação dos novos processos de *help-desk*, com recurso a uma aplicação de suporte onde se registaram cerca de 18 700 tickets na globalidade do ano, o que significa que a empresa, considerando os seus 780 utilizadores ativos, está abaixo da média de tickets por colaborador e por mês, que ronda os 2,5 e que na EMEL se fica pelos 1,99.

A EMEL tem em curso um conjunto de projetos, iniciados nos últimos meses de 2021, em alinhamento com os vetores estratégicos orientados para a qualidade do serviço e transparência para o cliente, eficiência e capacidade de desenvolvimento de soluções que apoiem uma mobilidade mais sustentável.

- Novo sistema de CRM, com uma visão 360 do cliente
- Sistema de gestão de Obras
- Sistema de rebalanceamento do GIRA. Bicicletas de Lisboa
- Novo sistema de suporte à atividade de fiscalização
- Novo sistema de gestão do contencioso
- Nova App de mobilidade da EMEL, que abrange todos os serviços da empresa
- Sistema de suporte ao negócio LEVE
- Novo sistema integral de gestão da manutenção de ativos, único para toda a EMEL
- Aumento de funcionalidades da *app* de utilização do GIRA. Bicicletas de Lisboa

- Plano integrado de segurança de sistemas de informação, para incrementar a integridade do sistema da EMEL
- Sistema de sensorização de cargas e descargas
- Site EMEL, de forma abrangente, podendo incluir uma solução de carteira virtual (em conjunto com a nova *app* de mobilidade)

4.2. PROJETOS EUROPEUS

RESTART

A cidade de Lisboa, sendo o centro de uma área metropolitana com quase três milhões de habitantes, é um importante ponto de atratividade e geração de viagens, quer de nível local, como metropolitano, nacional ou internacional. Com esta realidade presente, facilmente se constata a importância dos centros de interface de modos de transporte, que se revelam um elemento vital para a robustez do sistema de mobilidade nos diferentes níveis hierárquicos. Estas infraestruturas desempenham um papel importante no acesso aos transportes públicos da cidade, mas não permitem, ainda, uma troca fácil entre diferentes modos de transporte, pelo menos não de uma forma que permita que a navegação seja contínua, eficiente e confortável.

A cidade tem então uma necessidade de transformação destas infraestruturas, procurando estabelecer uma nova geração de interfaces de mobilidade, interconectados, e que, além de oferecerem as habituais funções de infraestrutura de facilitação do acesso e troca entre diferentes modos de transporte de âmbito local, nacional e até internacional, possam proporcionar um portfólio de serviços e experiências adicionais para melhorar a comodidade e qualidade das viagens. Além disso, pretende-se que o modelo de gestão destas infraestruturas evolua para um modelo mais ágil e flexível, aumentando a sua resiliência ao longo do tempo, bem como a sustentabilidade financeira a médio-longo prazo.

Surge, neste âmbito, o projeto RESTART, que pretende estudar a criação da rede das grandes interfaces multimodais de Lisboa, tendo como ponto de partida os cinco terminais rodoviários mais importantes da cidade: Campo Grande, Colégio Militar, Oriente, Pontinha e Sete Rios.

O resultado final do projeto RESTART será um instrumento de tomada de decisão para informar relativamente às escolhas de investimento nestes cinco terminais, com vista à sua transformação em grandes interfaces multimodais. Para tal, e dada a necessidade de realizar uma análise que considere diferentes cenários e avalie tanto as dimensões financeiras e económica, como a estratégica, de diferentes cenários de intervenção, a EMEL lançou, já no início de 2022, um concurso público internacional para a contratação de serviços de consultoria para o desenvolvimento do *Business Case* para a requalificação das grandes interfaces

multimodais de Lisboa. No caderno de encargos subjacente ao procedimento preconiza-se uma metodologia do trabalho a desenvolver com referência ao *Five Case Model*, um modelo abrangente e multidimensional, desenvolvido pelo *HM Treasury* (departamento do governo do Reino Unido responsável pelas finanças públicas e desenvolvimento económico), entendido como o que reúne as melhores características para o desenvolvimento de um *Programme Business Case* que inclua cinco *Project Business Cases* (um para cada um dos cinco terminais de Lisboa mencionados).



FIGURA 4-1 IMAGEM DO PROJETO RESTART

O RESTART dispõe de um orçamento total de cerca de 864 mil euros, financiável em 50% pelo Connecting European Mobility (CEF).

TINNGO



FIGURA 4-2 LOGOTIPO DO TINNGO

A maximização dos impactos de novas soluções de mobilidade passará sempre pelo conhecimento daquelas que são as necessidades, mas também os constrangimentos, associados às escolhas modais de quem se desloca nas grandes cidades.

O género é uma variável que, mesmo não sendo a mais imediata ao perspetivar escolhas modais, encerra ângulos de relevo na conceção de novos modelos e sistemas, e revela motivos para padrões de utilização de soluções já instaladas que, uma vez conhecidos e quantificados, abrem novas alternativas para as necessidades de deslocação.

A inclusão da perspetiva de género e diversidade no desenvolvimento de políticas e medidas de mobilidade é, precisamente, o objeto do Transport Innovation Gender Observatory (TInnGO), um projeto de investigação que incluiu a criação de um Observatório Europeu para questões de género nos transportes constituído por uma rede de 10 *hubs* nacionais: Reino Unido, Espanha, Portugal, Itália, Escandinávia, Grécia, França, Alemanha, Roménia e Países Bálticos.

O Observatório tem como propósito reunir conhecimento sobre as diferenças de perspetiva entre géneros, no acesso e uso de transportes, e disponibilizar resultados de casos de estudo que procuram incentivar a adoção de soluções de mobilidade sensíveis ao género e à diversidade.

A EMEL, enquanto parceira do projeto, foi responsável por desenvolver conhecimento sobre fatores de desigualdade de género no acesso e utilização da bicicleta em Lisboa através de uma metodologia centrada nas pessoas, com objetivo de cocriar um plano de ação com vista à remoção de obstáculos que conduzam a diferenças de perspetiva, consoante cada género, sobre a utilização do GIRA. Bicicletas de Lisboa. O trabalho desenvolvido também contemplou a definição de um conjunto de indicadores para informar o observatório local.



FIGURA 4-3 IMAGEM DE PROMOÇÃO DO INQUÉRITO DO TINNGO

Foram já apresentadas conclusões retiradas do inquérito realizado – destacando-se aspetos como uma acentuada diferença entre o número de respondentes, consoante o género, que utilizam bicicleta nas suas deslocações em Lisboa, 21% entre o género masculino contra apenas 13% no feminino, enquanto 21% dos respondentes do sexo feminino indicam a falta de segurança como motivo para a não utilização da bicicleta, valor que se fica pelos 16% entre os homens.

VOXPOP



FIGURA 4-4 LOGOTIPO DO VOXPOP

O VoxPop é um projeto de transformação digital do sistema de mobilidade da cidade de Lisboa que pretende responder a um conjunto de desafios não tecnológicos da inovação digital no sector da mobilidade. No âmbito do projeto, financiado pela Comissão Europeia, foi realizada, em março de 2021, a primeira reunião da Aliança de Inovadores, uma ação liderada pela CML, com gestão da EMEL e parceria da Carris, Metro de Lisboa, TML - Transportes Metropolitanos de Lisboa, CTT, Infraestruturas de Portugal, Lime, Moovit, Uber e Citymapper. Com a Aliança de Inovadores procura-se fomentar o diálogo entre entidades públicas e privadas, com o objetivo de desenvolver um ecossistema de partilha de dados que permita identificar oportunidades de melhoria da mobilidade da cidade.

O VoxPop é cofinanciado pelo Fundo de Desenvolvimento Regional através da Iniciativa "Ações Inovadoras Urbanas", um programa promovido pela Comissão Europeia, que visa financiar soluções ambiciosas e inovadoras para responder a desafios na área da mobilidade urbana. Um dos desafios detetados prende-se com o estacionamento, de longa duração, de bicicletas privadas, tendo a EMEL vindo a implementar uma solução à medida – o BiciPark, abordado já de seguida.

Representando um investimento global superior a cinco milhões de euros, até 2022, a componente a cargo da EMEL engloba um orçamento total acima de um milhão e meio de euros.

BICIPARK



FIGURA 4-5 LOGOTIPO DO BICIPARK

A EMEL tem colocado grande empenho na operação e expansão da rede do GIRA. Bicletas de Lisboa, o maior investimento realizado num sistema de mobilidade partilhada, com recurso a modos suaves, em Portugal. A aposta de fundo não é, no entanto, no sucesso do sistema em si próprio, ou sequer na mobilidade partilhada, incidindo sobre a promoção dos modos suaves em geral e, neste caso, no modo ciclável. Desta forma, a empresa procura proporcionar, a quem se desloca em Lisboa, formas de ultrapassar as dificuldades que se levantam à adoção desses modos suaves, criando condições para que as decisões modais pendam, cada vez mais, no sentido da sustentabilidade.

Uma das dificuldades que se evidenciam quando se equaciona a adoção da bicicleta, privada, como principal meio de transporte é a disponibilidade, ou acessibilidade, de espaço para a sua

arrumação – o problema revela-se considerando a necessidade de transportar o velocípede para um terceiro andar, muitas vezes sem serviço de elevador. Esta é, de resto, uma das principais vantagens do GIRA. Bicicletas de Lisboa, ao possibilitar a utilização de bicicletas nas deslocações, dispensando a sua aquisição.

A EMEL tem vindo a implementar, nos seus parques de estacionamento, espaços fechados, de acesso reservado, para estacionamento de bicicletas – os chamados Bicletários.

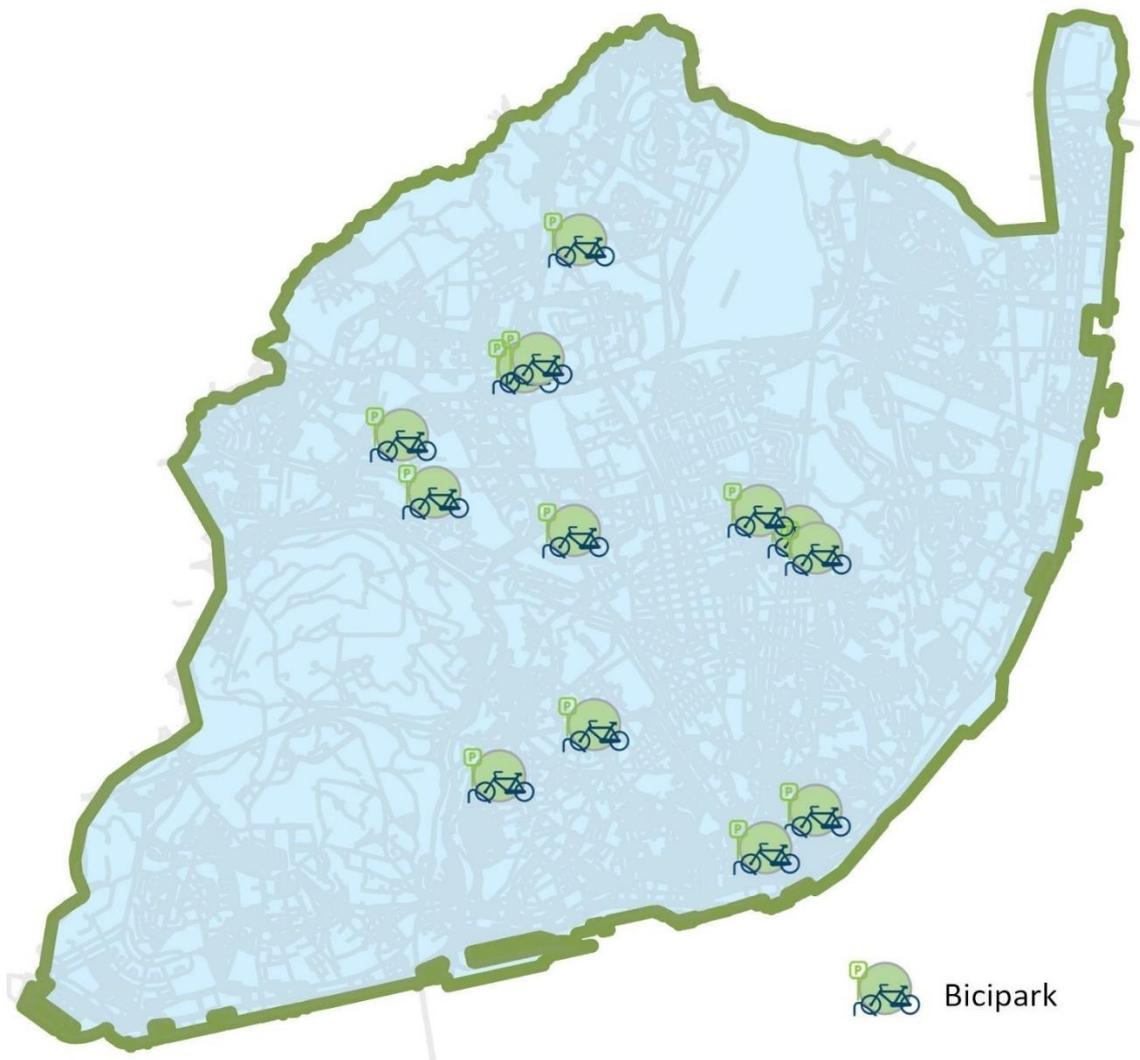


GRÁFICO 4-1 REDE BICIPARK

A rede, designada rede BiciPark, abrange já 13 parques, havendo planos para a sua expansão, quer em espaços EMEL quer em infraestruturas de outras entidades que demonstrem disponibilidade para a integrar. No final de 2021 existiam, nestes Bicletários, cerca de 220 lugares para bicicletas convencionais e 20 com capacidade de carregamento de bicicletas elétricas.

A EMEL foi ainda mais longe, elaborando um manual – Estacionamentos Fechados para Bicicletas em Lisboa – Princípios e Orientações de *Design* – com as definições mais adequadas para a

instalação de infraestruturas deste tipo, permitindo, aos eventuais interessados, a poupança de custos de desenvolvimento e projeto.

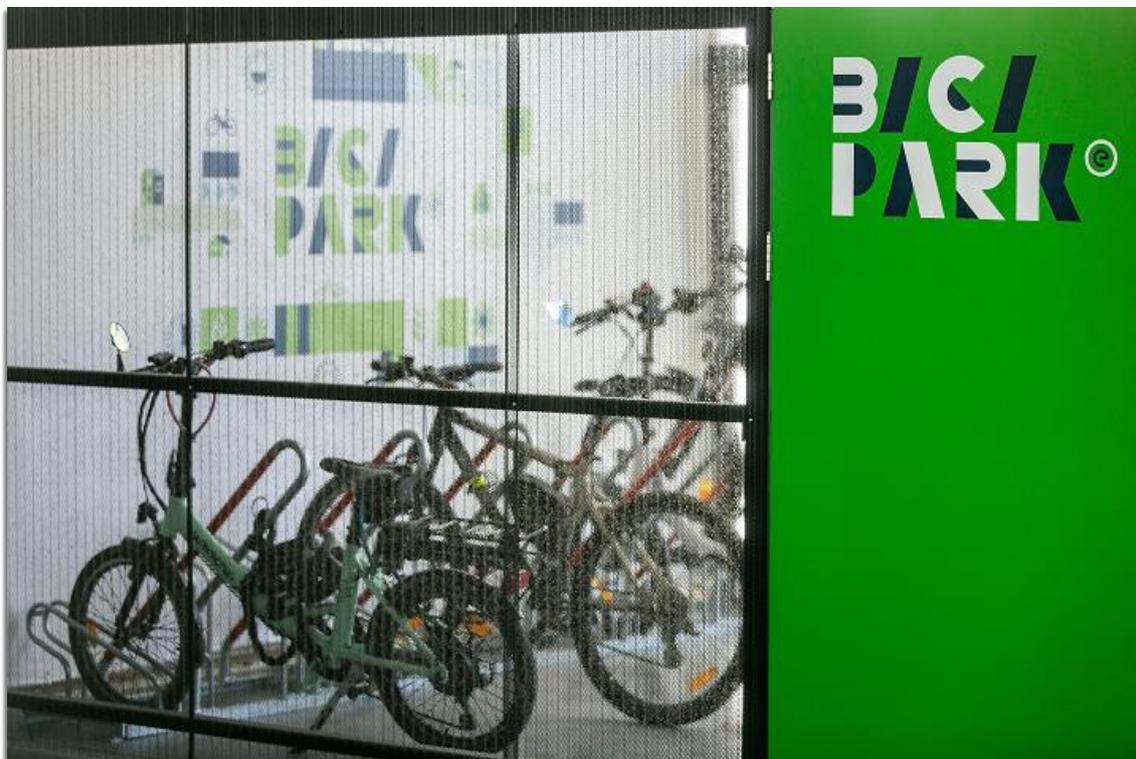


FIGURA 4-6 IMAGEM DO BICI PARK NO PARQUE DA GRAÇA

C-ROADS PORTUGAL



FIGURA 4-7 LOGOTIPO C-ROADS

A formação de conhecimento é um vetor fundamental na abordagem aos desafios da mobilidade urbana. No desenvolvimento da sua atividade a EMEL gera uma grande quantidade de dados, mas o conhecimento que adquiriu sobre, por exemplo, a procura de estacionamento, tem origem, no que se pode designar num contexto muito específico, em fontes indiretas. O *insight* sobre os comportamentos da procura em tempo

real encerra um grande potencial de desenvolvimento da capacidade de intervenção da empresa, com enormes benefícios para quem se desloca em Lisboa.

Os Sistemas Cooperativos de Transporte Inteligente (C-ITS, acrónimo do inglês Cooperative Intelligent Transport Systems), estabelecem formas de “comunicação”, quer entre veículos, quer entre estes e a infraestrutura que acomoda a sua utilização, permitindo o acesso ao conhecimento, em tempo real, necessário para a conceção e implementação de soluções para

problemas, muitos deles, antigos e de elevado impacto na mobilidade urbana, e que até à disponibilização de tecnologias com estas características não tinham, de facto, solução satisfatória viável – um destes problemas prende-se com a logística urbana, em geral e, muito especialmente, com as operações de carga e descarga de veículos.

A Plataforma C-Roads é uma iniciativa conjunta de diversos Estados-Membros da União Europeia e operadores de infraestrutura rodoviária, que visa a implementação harmonizada de C-ITS. Em Portugal, o projeto C-Roads decorreu entre fevereiro de 2017 e dezembro de 2021 e, consistiu na realização de cinco pilotos de experimentação de C-ITS, na rede rodoviária nacional, e nos nós urbanos de Lisboa e do Porto, com o objetivo de demonstrar o impacto de um conjunto de serviços, nomeadamente na melhoria de fluxos de tráfego urbano e redução da poluição, pretendendo contribuir para garantir a interoperabilidade de sistemas e a continuidade de serviços na rede transeuropeia de transporte.

A EMEL, no âmbito do C-Roads Portugal, foi responsável pela atividade Parking Availability System (inserida no piloto do nó urbano de Lisboa), que permitirá a implementação de uma solução de monitorização, através de sensorização, de lugares de estacionamento dedicados a cargas e descargas, no eixo Entrecampos – Saldanha – Avenida da Liberdade – Baixa, com execução prevista para 2022 – foi já assinado o contrato decorrente do concurso público internacional lançado para o fornecimento da infraestrutura de sensores, estando em análise em que lugares instalar os sensores.

O projeto C-Roads financiará, no âmbito do Connecting Europe Facility, da Comissão Europeia, à semelhança do que acontece com o RESTART, 50% dos custos associados à implementação dos sensores.

5. PRESENÇA EMEL

A trajetória percorrida pela EMEL levou a empresa a uma posição de referência, onde já não é possível ficar encerrada sobre si mesma. Com as competências que detém, a organização volta-se para a consolidação da visão de futuro, em que as boas práticas de mobilidade, muito mais do que decorrentes de uma eficaz atividade de *enforcement* legal, resultam de uma cultura assimilada. Ao mesmo tempo, consciente do espaço que ocupa, a EMEL procura estender o seu propósito de serviço público, envolvendo-se ativamente na construção de uma sociedade mais justa e caracterizada por padrões de sustentabilidade.

5.1. PROMOÇÃO DE BOAS PRÁTICAS DE MOBILIDADE

VELO-CITY

O Velo-city é o maior evento mundial de mobilidade ativa, com especial foco na utilização da bicicleta e de meios suaves de transporte, bem como no planeamento urbano para uma mobilidade mais sustentável.

A edição de 2021 do evento foi atribuída, pela European Cyclists' Federation (ECF), à cidade de Lisboa, tendo a CML confiado à EMEL a responsabilidade pela sua realização logística. O Velo-city 2021 decorreu de seis a nove de setembro, nas instalações da Feira Internacional de Lisboa (FIL).

A edição deste ano focou-se no tema Cycle Diversity, mostrando a alteração de paradigma da mobilidade em toda a variedade cultural e estrutural de Lisboa, nomeadamente nas dimensões

demográfica, etnográfica, geográfica, de estilos e de ambientes, numa cidade com características tão singulares como as que são conferidas pelo rio Tejo, as colinas, os bairros históricos e vasto património arquitetónico.



FIGURA 5-1 ENTRADA DO VELO-CITY NA FIL

O Velo-city dinamizou uma série de conferências, visitas técnicas, eventos sociais e exposição técnica para mais de 1 000 participantes oriundos de cerca de 50 países, com a missão de:

- Reunir e promover a partilha de conhecimentos profundos sobre a prática do ciclismo e da mobilidade sustentável, numa dimensão global
- Incentivar os meios suaves enquanto meios de transporte diário e recreativo
- Atrair um número crescente de participantes a cada ano, com um objetivo claro: enriquecer e inspirar os grupos-alvo

Ao longo dos quatro dias, em que o contexto pandémico teve uma “presença” constante, o evento decorreu num inovador formato híbrido (presencial e, simultaneamente, digital), reunindo participantes provenientes de todas as regiões do mundo. A estratégia comercial e de divulgação teve como resultado, em ano de pandemia, a venda com maior antecipação de bilhetes sendo que, de todas as 41 edições já realizadas, foi a Velo-city 2021 a que esgotou com maior antecedência.

As conferências decorreram com tradução simultânea para inglês, espanhol e português, e podiam ser escutadas em qualquer lugar no espaço do Pavilhão 1 da FIL (com uma área de cerca

de 10 000 m²), através do recurso à tecnologia *silent room* – através deste método, pioneiro no Velo-city e em eventos de tão larga escala em Portugal, os participantes tiveram a oportunidade de escutar as sessões pretendidas que decorriam, sem qualquer interferência, e a partir de qualquer ponto de localização do evento podendo, inclusivamente, alternar a sessão sempre que desejado, através de um simples clique para alterar o canal nos seus *headsets* individuais. Os participantes podiam, assim, deslocar-se livremente e usufruir de todo o espaço, inclusivamente da exposição, acompanhando ativamente as conferências, e até conversar sem incomodar os restantes participantes.

O Velo-city é o fórum de excelência para decisores políticos, associações, organizações não governamentais, urbanistas, engenheiros, arquitetos, *social marketeers*, investigadores, académicos, ambientalistas e representantes da indústria, locais, nacionais e internacionais. O alcance destas conferências é ilimitado no que toca ao interesse que mobiliza e à sua finalidade, cada vez mais globalizados. Os conteúdos programáticos das conferências são transversais a todas as sociedades, envolvendo desde o mais elevado representante político até ao mais jovem cidadão, num tema que a todos diz respeito.

- **Público Primário**

Utilizadores de bicicleta, Indústria, Universidades, Urbanistas e Instituições com atividade associada ao tema da mobilidade e sustentabilidade

- **Público Secundário**

Público em geral, Administração Pública Nacional e Local, Setor Privado, Imprensa e restantes *stakeholders*, Instituições Públicas Europeias

- **Origens Principais**

Portugal, Espanha, Países Baixos, Bélgica, França e Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa

- **Objetivos Gerais**

Divulgar conhecimentos e informações sobre mobilidade em bicicleta e suave e planeamento estratégico de transportes ao nível internacional

Revelar cidades com boas políticas de mobilidade para mostrar os benefícios que oferecem aos seus cidadãos

Incentivar o reconhecimento da bicicleta como um meio de transporte eficiente, saudável e ecologicamente correto, promovendo a sua crescente utilização

Apelar ao envolvimento de todas as partes interessadas relevantes – universidades, decisores políticos, governos locais, regionais e nacionais, entre outros e apoiar associações locais de ciclismo e organizações da sociedade civil

▪ **Objetivos para a cidade de Lisboa**

Transferência do foco no automóvel para meios ativos, suaves e partilhados

Centrar a mobilidade na diversidade de utilizadores e em toda a variedade cultural e estrutural de Lisboa, nomeadamente, demográfica, etnográfica, geográfica, de estilos e de ambientes

Conjugar a utilização da bicicleta com meios de transporte coletivos, enfatizando a intermodalidade

Transmitir alegria e diversão, mas de forma que o resultado seja cativante, vibrante, empolgante, com forte impacto na qualidade de vida dos habitantes e utilizadores da cidade

PELA CIDADE FORA



FIGURA 5-2 IMAGEM DO PROJETO PELA CIDADE FORA

O projeto Pela Cidade Fora tem como destinatários crianças e jovens em idade pré-escolar e até ao ensino secundário e promove atividades práticas, concebidas para sensibilizar as gerações mais novas para a formação para a cidadania e para as questões relacionadas com a mobilidade sustentável.

Nesto contexto, foi criado um site, onde são disponibilizados, para as escolas, vários conjuntos de atividades, e onde se incentiva a criação de vários projetos. Para usufruírem destes recursos, as escolas só necessitam de se inscrever na atividade/projeto que considerem mais adequado, acedendo a um conjunto de atividades direcionadas para a formação de boas práticas de mobilidade.

No âmbito deste projeto foram publicados quatro livros, em 2016, do autor José Fanha.

- A rua dos sinais diferentes – ilustração de Maria Remédio
- A minha cidade é um livro – ilustração de Ana Seixas

- Roque & Rola e Bibi Manuela – ilustração de Susana Carvalhinhos
- A minha cidade é feita de luz – ilustração de Alex Gozblau

Destaque para a inclusão do “A rua dos sinais diferentes” no Plano Nacional de Leitura, em 2017/2018, por recomendação do Ministério da Educação.

Em 2018 foi publicada uma segunda série de livros, com obras das autoras Isabel Alçada e Ana Maria Magalhães.

- Professor de Cinco Estrelas – ilustração de Teresa Cortez
- Segredos de Lisboa – ilustração de Marta Madureira
- LX Hostel – ilustração de João Fazenda
- Diário de Samuel Z – ilustração de Pedro Burgos

Em 2020, devido à situação de pandemia, o projeto reinventa-se e é criado o “Pela Casa Fora”, com várias atividades adaptadas ao meio doméstico e a disponibilização do acesso à leitura dos livros das duas séries publicadas em formato digital, bastando para isso descarregar em PDF os oito livros.



FIGURA 5-3 IMAGEM DA ESCOLINHA DA BICICLETA

Para além das atividades disponibilizadas no site, o programa “Pela Cidade Fora” veio também desenvolver ações de promoção de boas práticas de mobilidade, no âmbito da Semana Europeia da Mobilidade, que se realizou em setembro de 2021, lançando o projeto “Escolinha da Bicicleta”, destinado às crianças dos 4 aos 10 anos. Com este projeto, a EMEL pretende criar bases para que os mais novos aprendam a dominar as duas rodas, com segurança, fazendo com que, no futuro, utilizem este meio de transporte em ambiente urbano, de forma descontraída, mas atenta.

Foi realizado nas Escolas de Trânsito da Câmara Municipal de Lisboa, no Parque da Serafina, em Monsanto.

À semelhança de anos anteriores, e após a interrupção, em 2020, devido às restrições impostas pela pandemia, o Projeto Pela Cidade Fora voltou a realizar, em 2021, o Campo de Férias, para todos os filhos de colaboradores EMEL com idades compreendidas entre os 6 e os 12 anos de idade. Foram duas semanas em que as crianças puderam participar em várias atividades, como o “Eu ando de bicicleta”; o jogo de chão “Lugar Livre”; o jogo de chão “Toca a mexer”; o *peddy-paper* “À descoberta da Cidade”; e em diversos jogos tradicionais, destacando-se as corridas de sacos; o tiro ao alvo com bolas e latas; corridas de pernas atadas; o jogo da corda, entre outros.

O acompanhamento e monitorização destas atividades foi feito por vários colaboradores da EMEL, apoiando monitores contratados. Este ano, o projeto contou também com as visitas ao Estádio do Belenenses, quinta pedagógica e ao Castelo de São Jorge.

Já em 2022, vai ser retomado o “campo de férias das Páscoa”, programa que esteve suspenso durante os dois últimos anos, também em virtude da pandemia que parece ir dando lugar a alguma normalidade, permitindo o retomar das atividades com o dinamismo e a alegria que só o contacto humano viabiliza. Este programa será realizado entre os dias 11 a 14 de abril.



FIGURA 5-4 IMAGEM DE PROMOÇÃO DO CAMPO DE FÉRIAS DA PÁSCOA

5.2. RESPONSABILIDADE SOCIAL CORPORATIVA

Não é possível conceber um posicionamento de assertividade na dimensão social da atividade de uma organização sem, primeiro, ter, para com os seus colaboradores, uma postura proativa de abordagem a aspetos da sua vida que, por pouco que possam estar relacionados com as suas tarefas, integram o seu quotidiano. Já se referiu, no âmbito da abordagem ao Pela Cidade Fora, a realização de campos de férias para os filhos dos colaboradores, organizações que proporcionam momentos de agradável convívio e com uma componente pedagógica relevante, mas que também respondem a necessidades reais dos trabalhadores, muitos deles confrontados com sérias dificuldades perante a atenção de que os filhos necessitam em tempo de férias.

A Responsabilidade Social Corporativa, continua a ser uma prioridade para o Conselho de Administração da EMEL.

O acesso gratuito ao passe social, antes proporcionado apenas aos colaboradores de alguns serviços da empresa, como a Fiscalização, tornou-se uma realidade para todo o universo EMEL, uma pretensão antiga dos trabalhadores, que, já antes, recebiam o passe anual para utilização do GIRA. Bicicletas de Lisboa.

Foram criadas as melhores condições para a instalação, em contexto interno, do serviço de medicina do trabalho, dotado de capacidade para a realização dos exames e outros procedimentos relevantes para o processo clínico do trabalhador e para a sua aptidão profissional, contemplados no âmbito da medicina do trabalho. Ainda no contexto da assistência clínica ao colaborador, foi implementada a consulta de medicina curativa, onde a presença de um médico, duas vezes por mês, vem colmatar algumas necessidades dos colaboradores, seja por via de orientações clínicas ou emissão de receitas de medicamentos.

Já em 2019 a empresa integrou o Pacto para a Conciliação, dando corpo a uma ambição de maior harmonia entre a vida profissional e familiar, bem-estar e qualidade de vida, que na EMEL, como em muitas outras empresas, levanta desafios complexos.

Em várias funções desempenhadas na empresa criam-se, por vezes, condições para a acumulação e crescimento da ansiedade, exigindo-se o estabelecimento de mecanismos que ajudem os colaboradores a aprender a lidar com situações de tensão e, mais do que isso, a não deixar que essas situações produzam impactos para além dos que forem incontornáveis.

Nesta matéria há que destacar, no seio do efetivo de Fiscalização – uma das áreas sujeitas a maiores perturbações – o trabalho desenvolvido pelo Gabinete de Apoio ao Colaborador (GAC).

Ao longo de 2021, a atividade do GAC incidiu, essencialmente, sobre duas dimensões:

- **Gestão de incidentes críticos**

Registou-se uma tendência crescente de violência acometida sobre colaboradores da Fiscalização, com 54 episódios documentados (14 de violência física). De realçar que no período de confinamento houve uma redução significativa da operação, no primeiro trimestre

- **Programa de apoio ao colaborador**

As principais áreas de intervenção foram a depressão, ansiedade, *stress* e problemas associados, desmotivação e insatisfação profissional, luto e doença grave no seio familiar, divórcios e aconselhamento parental

Constata-se que a solicitação da ação do GAC foi quase sempre em momentos posteriores aos acontecimentos sendo esta uma situação indesejável. O cenário ideal passaria, sempre que possível, por uma atuação preventiva, na promoção da saúde mental e mitigação dos riscos psicossociais.

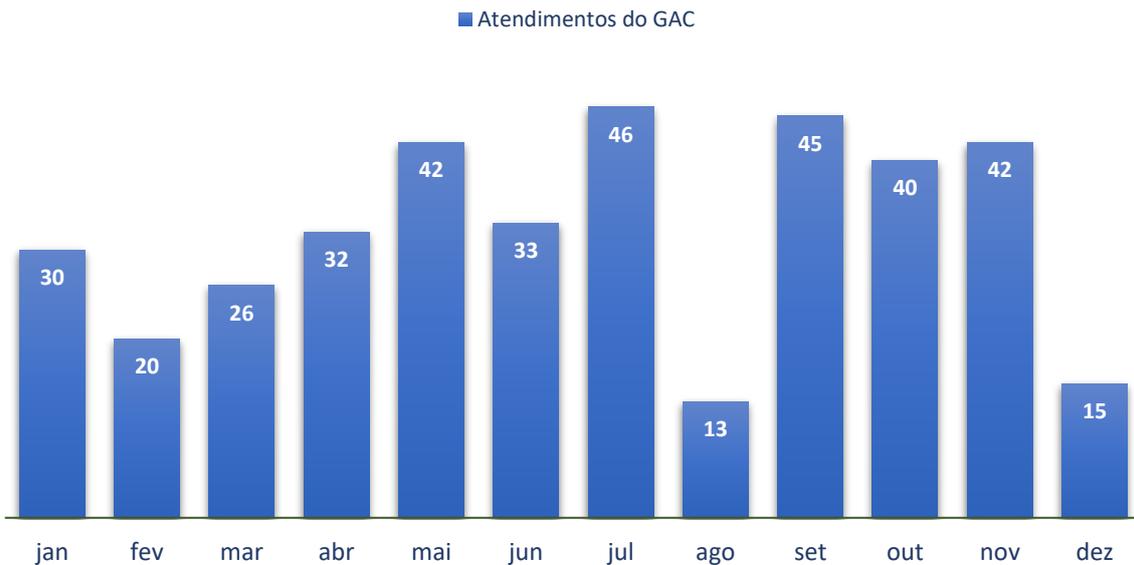


GRÁFICO 5-1 EVOLUÇÃO MENSAL DOS ATENDIMENTOS REALIZADOS PELO GABINETE DE APOIO AO COLABORADOR

Em 2021, o número de atendimentos totais aproximou-se dos 400, demonstrando a importância da disponibilidade do serviço.

A necessidade de resposta e de apoio às adversidades atuais é cada vez mais urgente, dado que se constituem como verdadeiras ameaças à saúde e bem-estar do indivíduo, comprometendo a

sua eficácia, esperança, otimismo e resiliência. Por conseguinte, esta problemática tende a afetar a organização na sua missão de diferentes formas, quer na qualidade do seu serviço quer nos seus indicadores de desempenho. Por um lado, o crescimento da empresa e a dispersão de serviços pela cidade promovem uma dificuldade acrescida na coesão, e, por outro lado, as contingências de serviço, que no terreno obrigam a um trabalho individual, podem extrapolar sentimentos de exposição ou falta de ligação social, entre outros problemas.

Como reconhecimento da promoção de práticas de Responsabilidade Social na empresa que, a EMEL foi distinguida, entre as organizações que prestam serviços de interesse geral, com o Rótulo Europeu de Responsabilidade Social SGI, Europe-CSR,



FIGURA 5-5 RÓTULO EUROPEU DE RESPONSABILIDADE SOCIAL

numa cerimónia que teve lugar no dia 23 de fevereiro de 2022, em Paris, na sede da EDF – Electricité de France.

Na base desta atribuição estão os compromissos da EMEL perante a igualdade de género. A EMEL aderiu ao IGEN – Fórum Empresas para a Igualdade de Género, criado pela CITE – Comissão para a Igualdade no trabalho e Emprego, onde tem participado em grupos de trabalho que refletem sobre medidas de promoção da igualdade de género nas empresas.

Também a contribuição da empresa para uma cidade mais sustentável, apostando cada vez mais na mobilidade suave e ativa, através do GIRA. Bicicletas de Lisboa, do seu investimento na rede de carregadores para veículos elétricos, entre outras iniciativas e projetos que conferem espessura a um posicionamento socialmente responsável.

6. RECURSOS HUMANOS

Se 2020 foi o ano da chegada da pandemia de Covid 19 a Portugal, a verdade é que, em termos de contágios entre os colaboradores da empresa, conseguiu-se “adiar” essa chegada durante bastante tempo.

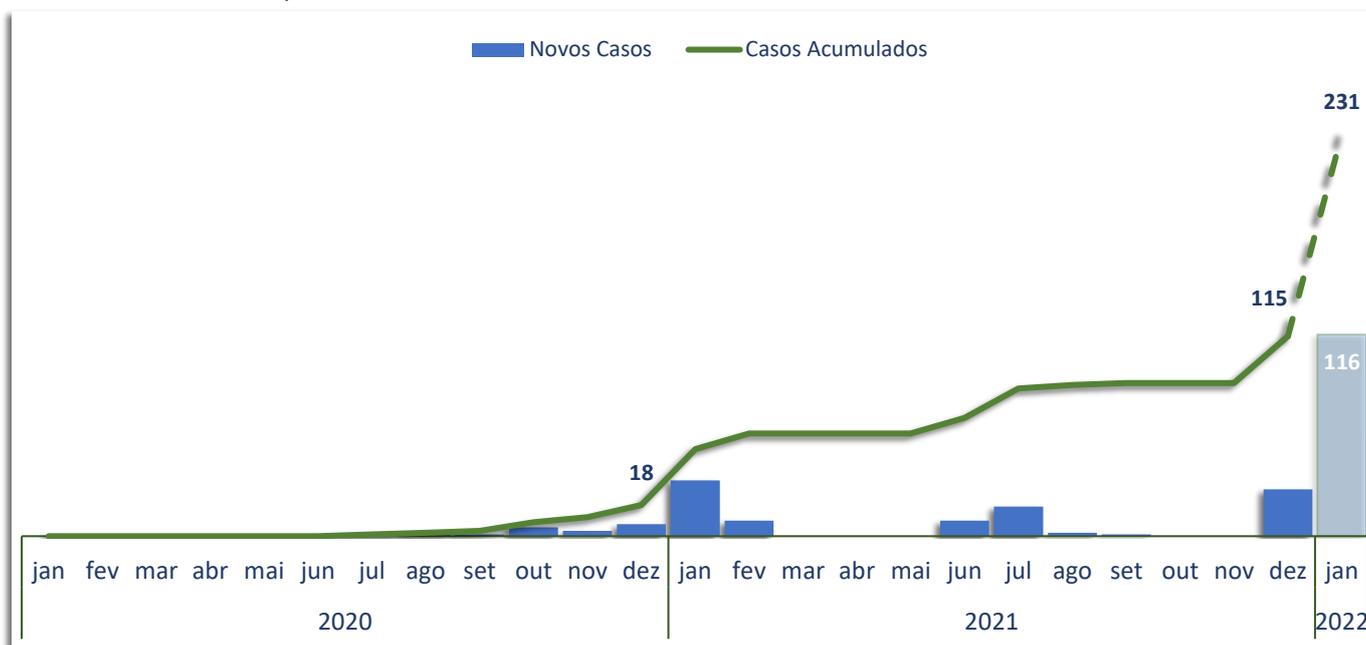


GRÁFICO 6-1 EVOLUÇÃO MENSAL DO NÚMERO DE CASOS DE COVID 19 ENTRE COLABORADORES DA EMEL 2020 - 2021

Até dezembro de 2020 apenas 18 colaboradores da EMEL haviam testado positivo e só em janeiro de 2021 a empresa se confrontaria com um número verdadeiramente elevado de contágios, 32. Um ano mais tarde, viria a reproduzir-se um cenário com características semelhantes – a variante Omicron, com uma capacidade de contágio muito mais elevada, duplicaria, num só mês, o número total de casos registados na empresa desde o início da pandemia: em dezembro de 2021 a EMEL contava um volume acumulado de 115 casos desde o primeiro registo em julho de 2020, mas só em janeiro de 2022 o número de novos casos chegou

a 116. Um volume tão grande de novos casos num só mês provocou a sobrecarga dos serviços de Recursos Humanos, designadamente de Saúde e Segurança no Trabalho (SST) e na Gestão Administrativa de Recursos Humanos.

A gestão de todos os aspetos relacionados com a pandemia trouxe à Direção de Recursos Humanos grandes exigências, algo que sempre foi possível acomodar, com as atividades correntes a desenrolarem-se sem sobressaltos de maior, e ainda foi possível implementar com sucesso dois importantes projetos:

▪ **Serviço Interno de Medicina no Trabalho**

A implementação do Serviço Interno de Medicina do Trabalho implicou uma séria reorganização do serviço de SST, passando a EMEL a assegurar, internamente, não só as consultas de medicina no trabalho, como também os serviços de enfermagem, exames e análises clínicas, que até aqui eram feitas com recurso a entidades externas. Adicionalmente, a EMEL retomou os serviços de medicina curativa e psicologia ocupacional, que haviam sido suspensos devido a contrariedades decorrentes da pandemia.

O alojamento do serviço exigiu um conjunto de obras para a adaptação do espaço existente para instalação de uma sala de enfermagem e de sala de espera em complemento ao gabinete médico.

▪ **Sistema de Avaliação de Desempenho**

No início de 2020, em complemento ao acordo de Empresa, a EMEL e os Sindicatos em representação dos interesses dos trabalhadores, chegaram a um entendimento quanto ao regulamento de avaliação de desempenho, normativo que enquadra a forma como, na sequência dos resultados obtidos, os trabalhadores da EMEL concretizam o seu direito de progressão na carreira. Os mecanismos estabelecidos abrem a perspetiva de que, de um desempenho, constante, de nível adequado/bom, decorre uma acumulação de nove pontos, precisamente aqueles que permitem a subida para o patamar salarial seguinte, de três em três anos, podendo esta progressão ser antecipada em caso de avaliação mais favorável, que, naturalmente, resulta num maior número de pontos.

O novo sistema de avaliação de desempenho assenta em três alicerces:

- Avaliação de competências, com um peso global de 45%
- Avaliação de objetivos, com um peso global de 55%
- Fatores de penalização, como falta injustificadas, existência de sanções disciplinares, entre outros, que conforme o seu grau de

frequência/gravidade reduzem pontos aos pontos obtidos via avaliação de competências e objetivos

As competências a avaliar diferem com as características das funções desenvolvidas, tendo sido estabelecidos três grupos distintos: i) competências de líderes/gestores; ii) competências de operacionais e técnicos em geral e, pelas especificidades envolvidas, iii) competências de Agentes de Fiscalização de Trânsito e de técnicos de apoio. Em todos os grupos é avaliada a componente de domínio técnico da função e a proatividade e gestão de prioridades. Para além disso, as competências a observar diferem, analisando-se, por exemplo, em que medida se consegue promover o desenvolvimento dos trabalhadores, no caso dos líderes/gestores, ou o nível de orientação para o serviço ao cidadão, no caso dos Agentes de Fiscalização de trânsito.

Os objetivos, são definidos individualmente para cada colaborador, sendo propostos pelas chefias, entre três e cinco.

Com o novo sistema de avaliação procura-se a promoção do mérito e do alinhamento individual com a missão de cada unidade orgânica, e com a EMEL como um todo.

6.1. CARACTERIZAÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS

Pela primeira em muito anos a EMEL reduziu o seu quadro efetivo, terminando 2021 com 780 efetivos, menos 9 pessoas comparativamente com o fecho de 2020.

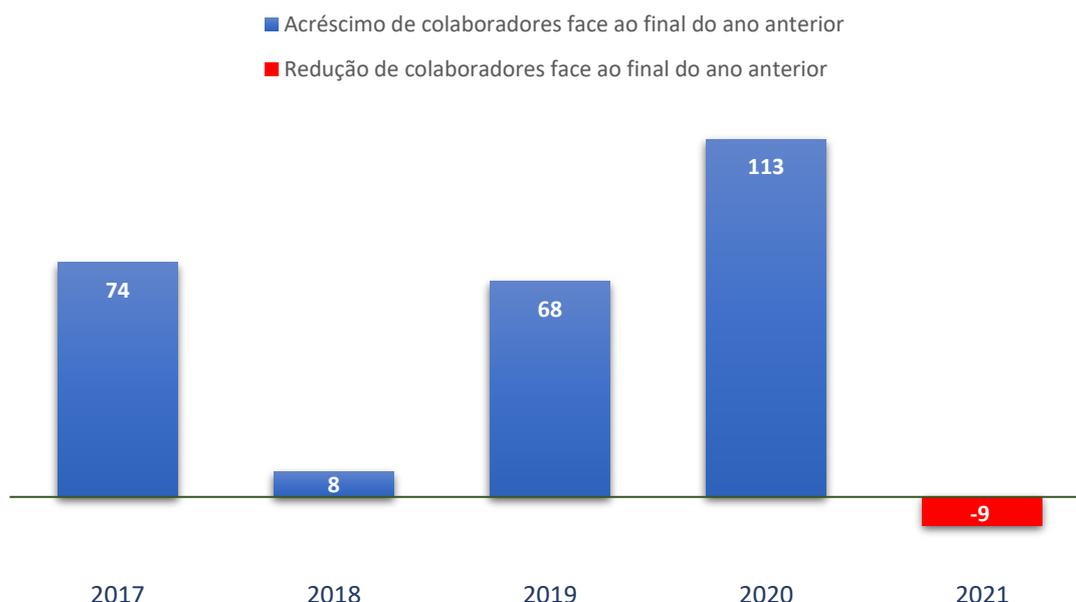


GRÁFICO 6-2 VARIAÇÃO DO NÚMERO DE COLABORADORES NO FIM DO ANO FACE AO FINAL DO ANO ANTERIOR 2017 - 2021

Esta redução também decorre da contenção aconselhada pelo impacto da pandemia nas receitas da EMEL, que adotou uma política mais conservadora, adiando para o futuro projetos considerados menos críticos – no planeamento elaborado em 2020 previa-se que o quadro da empresa chegasse aos 868 trabalhadores no final de 2021. Para esta contração também contribuiu um conjunto de saídas por iniciativa dos trabalhadores e o adiamento das entradas previstas para o último trimestre de 2021 que apenas estão a ocorrer no primeiro trimestre de 2022.

TABELA 6-1 EVOLUÇÃO DO QUADRO DE PESSOAL E DO NÚMERO DE ESTAGIÁRIOS NO FINAL DE ANO 2017 - 2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Colaboradores a 31 de dezembro	546	606	637	753	780
Estágios Profissionais a 31 de dezembro	54	2	39	36	0
TOTAL	600	608	676	789	780

No apuramento global do ano de 2021 a EMEL registou 58 admissões:

- 36 corresponderam a integrações no quadro efetivo de estágios profissionais
- Um regresso ao quadro ativo e uma readmissão via sentença judicial
- 20 novas contratações



GRÁFICO 6-3 NÚMERO DE COLABORADORES CONTRATADOS POR ESTRUTURA ORGÂNICA

Mais uma vez, a maior fatia das contratações destinou-se à Direção de Gestão de Sistemas de Mobilidade, respondendo aos planos de expansão da rede do GIRA. Bicicletas de Lisboa.

No que respeita à inserção nos planos de carreira definidos na EMEL, a vertente mais operacional foi a que saiu mais reforçada:

- Carreira Técnica de Gestão: 10 entradas
- Carreira Administrativa e de Suporte: 11 entradas
- Carreira Técnica Operacional: 37 entradas

Ao longo de 2021 registaram-se 31 saídas do quadro efetivo, a grande maioria por iniciativa dos trabalhadores.

Considerando as admissões, as saídas e ainda a mobilidade interna de colaboradores, verificaram-se, em 2021, as seguintes alterações na estrutura do quadro de pessoal:

TABELA 6-2 MOVIMENTAÇÕES NO QUADRO DE PESSOAL EM 2021

	Efetivo dezembro 2020	Admissões	Saídas	Efetivo dezembro 2021
Via Pública	298	39	17	320
Parques	104	1	5	100
Mobilidade	99	13	10	102
Apoio Técnico	76	2	1	77
Relações Externas	85	3	5	83
Desenvolvimento Infraestruturas	18	3	0	21
Áreas Transversais	73	11	7	77
TOTAL	753	72	45	780

A exploração do estacionamento na via pública, apesar dos desenvolvimentos tecnológicos que a EMEL se empenha em implementar, continua a ser uma atividade mão-de-obra intensiva, absorvendo a maior proporção de colaboradores.

TABELA 6-3 DISTRIBUIÇÃO DOS COLABORADORES POR CATEGORIAS 2021

	Colaboradores	Homens	Mulheres
Técnico Superior	90	49	41
Técnico	18	8	10
Assistente Técnico	27	18	9
Agente de Fiscalização de Trânsito	245	186	59
Técnico Apoio à Fiscalização	49	30	19
Técnico de Atendimento e Suporte ao Cidadão	200	97	103
Técnico de Vigilância e Controlo	8	7	1
Técnico de Manutenção e Suporte Operacional	122	119	3
Técnico Administrativo e Suporte	21	3	18
TOTAL	780	517	263

Também na distribuição por categoria profissional se destaca o papel central da exploração da via pública, com a categoria de Agente de Fiscalização do Estacionamento a acolher o maior número de colaboradores. Também é por aqui que a EMEL se revela, ainda, uma empresa preponderantemente masculina, uma característica ainda mais clara nos serviços de manutenção onde, praticamente, não existem colaboradores do sexo feminino.

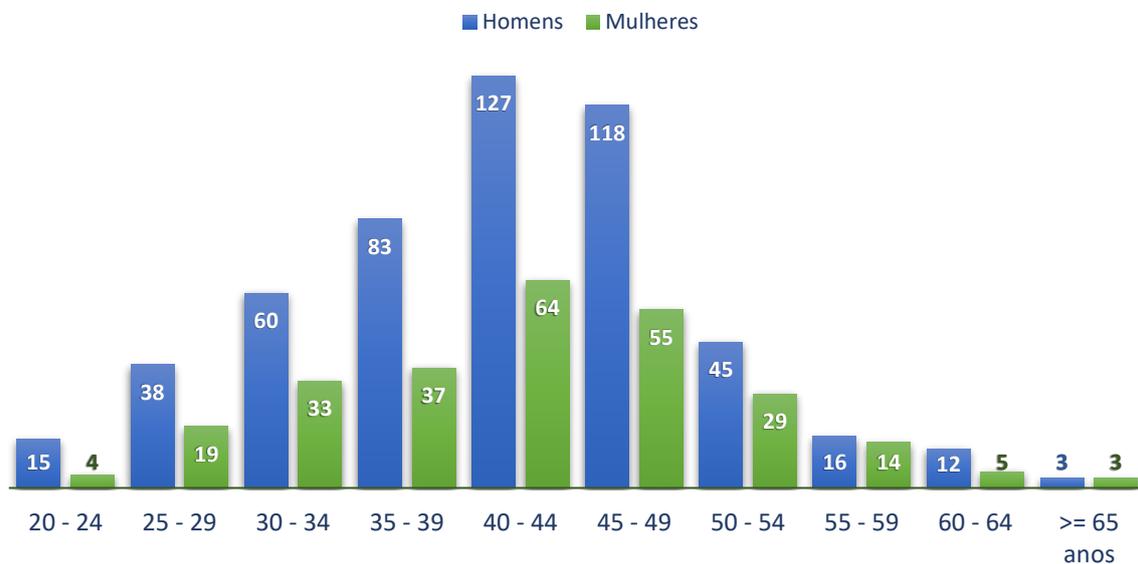


GRÁFICO 6-4 DISTRIBUIÇÃO ETÁRIA DOS COLABORADORES DA EMEL 2021

Com a exceção da classe de maiores de 65 anos, a distribuição etária reflete a predominância masculina do quadro da empresa. Já no que respeita à segregação pelas qualificações académicas destaca-se a proximidade entre o número de homens e de mulheres na classe dos colaboradores com habilitações de nível superior.

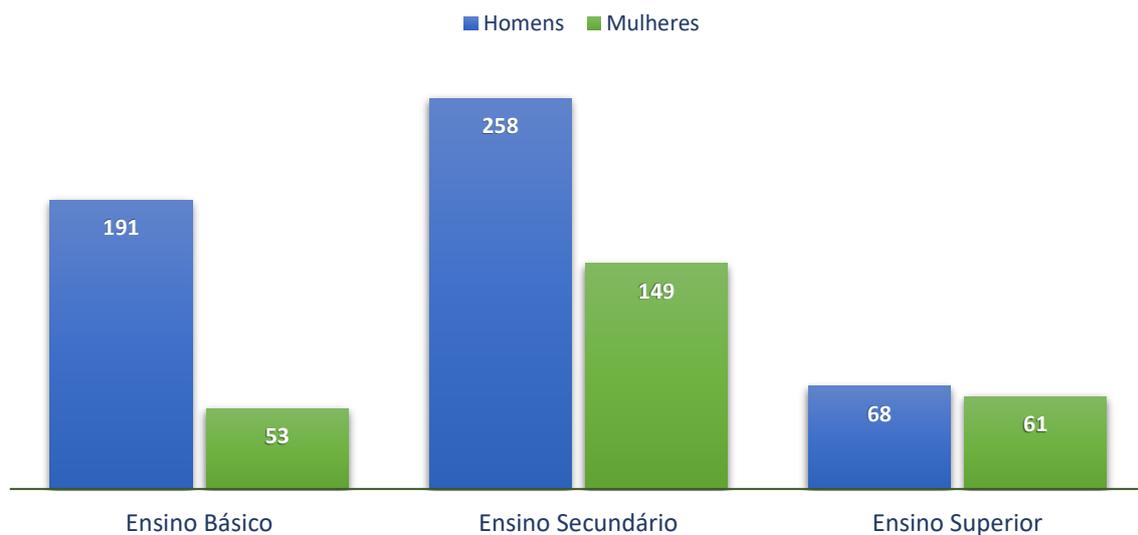


GRÁFICO 6-5 DISTRIBUIÇÃO DOS COLABORADORES EM FUNÇÃO DO NÍVEL DE ENSINO 2021

A breve caracterização dos colaboradores do universo EMEL carece, ainda mais em 2021, de uma abordagem à evolução dos gastos com pessoal – é que apesar da redução líquida apurada

no número de colaboradores, registou-se um aumento dos gastos com pessoal na ordem dos 10%, o que se reflete na evolução dos gastos *per capita* de uma forma ainda mais acentuada considerando a diminuição de efetivos – este crescimento, aparentemente contraditório, prende-se essencialmente com o elevado número de contratações verificado em 2020, muito por via da internalização das operações do GIRA. Bicicletas de Lisboa, a maioria das quais no segundo semestre pelo que a maior parte do impacto económico apenas se produz no ano seguinte. Por outro lado, os gastos incorridos com as saídas de trabalhadores estão também aqui considerados.



GRÁFICO 6-6 EVOLUÇÃO DOS GASTOS COM PESSOAL PER CAPITA BASE 2017 = 100%

Esta evolução, exuberante, não deixa de ser um alerta para a sustentabilidade subjacente às operações da empresa, e que é bem expresso no facto em que assentou o crescimento do número de colaboradores e de gastos com pessoal nos últimos anos – a intervenção, cada vez mais determinada, no desenvolvimento de sistemas de mobilidade, com o GIRA. Bicicletas de Lisboa como referência. Estes sistemas são, essencialmente, deficitários, visam objetivos de massificação do seu uso e de produção de benefícios não monetizáveis – externalidades positivas – diminuindo a performance económica da empresa no seu todo.

Cumprindo com um desígnio de circularidade, a empresa capta na exploração do estacionamento os meios líquidos que viabilizam outros projetos, inibindo o uso do automóvel e promovendo outros modos mais sustentáveis, sejam modos suaves como sucede com o GIRA. Bicicletas de Lisboa ou com os percursos mecanicamente assistidos de acesso à Colina do Castelo, ou tradicionais, como se pretende com a modernização da gestão da rede SLAT ou até com a densificação da rede de carregadores de veículos elétricos.

Com dois períodos consecutivos em que os rendimentos de estacionamento na via pública foram penalizados, e com a travagem no ritmo de expansão da área de estacionamento

ordenado, a evolução do quadro de pessoal e dos gastos que lhe são associados ultrapassou a tendência daquela que é a principal fonte de equilíbrio financeiro da empresa, algo que se poderia perspetivar a prazo, mas que a pandemia veio antecipar.

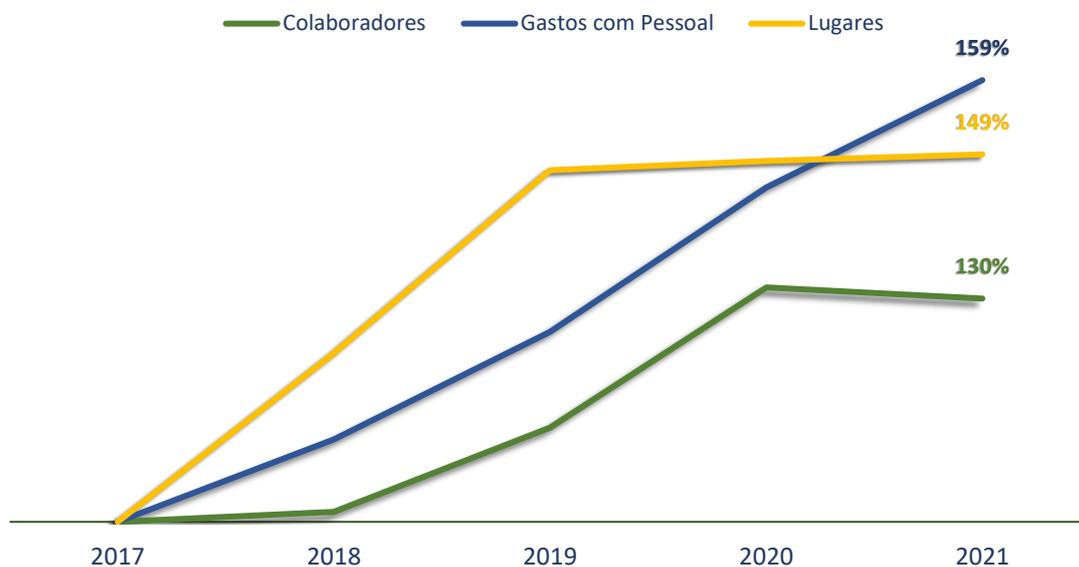


GRÁFICO 6-7 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE COLABORADORES, GASTOS COM PESSOAL E LUGARES SOB GESTÃO BASE 2017 = 100% 2017 - 2021

6.2. ACADEMIA EMEL

O ano de 2021 foi, para a ACADEMIA EMEL (Academia de formação e desenvolvimento), um ano de consolidação e otimização de todo o trabalho que tem vindo a desenvolver desde o seu início, em 2016, em que, mesmo com as limitações associadas ao contexto de pandemia e com os constrangimentos impostos para controlo do risco de contágio, a ACADEMIA ajustou as metodologias e respondeu de forma estruturada e consistente, chegando-se a um número máximo absoluto de ações de formação realizadas num só ano.

Em 2021 procurou-se otimizar o período de confinamento, aproveitando o melhor da oferta à distância, o que se traduziu em maior acessibilidade a determinadas formações, independentemente do local de realização, conseguindo-se chegar a mais colaboradores. Foi um ano de muita formação, nomeadamente *upskilling* (melhoria e aprofundamento), mas também *reskilling* (novas competências, muitas vezes para acompanhar a entrada em novas funções). A aprendizagem incidiu em diferentes áreas, fosse em vertentes mais técnicas, comportamentais, tecnológicas ou de liderança, e respondeu às necessidades das diferentes unidades orgânicas da empresa.



GRÁFICO 6-8 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE AÇÕES DE FORMAÇÃO REALIZADAS 2017 - 2021

Em termos de concretizações há que salientar:

Gestão de todo o ciclo formativo

Em todas as escolas da Academia EMEL (eixos estratégicos que representam centros de conhecimento): Serviço de Excelência, Fiscalização, Inovação e Liderança (dentro e fora de plano de formação). O ciclo formativo inclui:

- Desenho, implementação e análise de DN (diagnóstico de necessidades)
- Desenho, implementação e gestão de PF (plano de formação)

Cumprimento dos Procedimentos DGERT

A Academia EMEL é uma entidade certificada pela Direção Geral do Emprego e das Relações de Trabalho (DGERT), e em 2021 concluiu a revisão dos processos associados, dossiers e manual de procedimentos da formação

Regime de contratação excluída do CCP

Enquadramento das requisições para a contratação de formação no regime de contratação excluída contemplado no Código dos Contratos Públicos (artigo 6º - A)

Promoção de uma cultura de aprendizagem através de diferentes iniciativas

- ✓ Apoio à implementação do novo sistema de Avaliação de Desempenho, junto da Direção de Recursos Humanos

- ✓ Promoção e acompanhamento do Programa Qualifica (programa de qualificação e elevação de escolaridade, a decorrer em parceria com o Centro Qualifica da Câmara Municipal de Lisboa)



FIGURA 6-1 IMAGEM DO PROGRAMA QUALIFICA

- ✓ Início da implementação de uma Plataforma e-learning
- ✓ Organização, gestão e acompanhamento do Programa de Liderança para Diretores (formação + coaching)
- ✓ Desenho de Programa de Lideranças para Chefias Intermédias (formação + coaching de grupo)

De salientar ainda que, em 2021, o total de horas de formação aumentou em 75,6% face a 2020, a par de um aumento em 119,7% no número de ações, no mesmo período. 68% da formação entregue foi assegurada por entidades externas, que acolheram 76% das participações.

TABELA 6-4 SÍNTESE DE INDICADORES DE FORMAÇÃO 2020 - 2021

	2020	2021
Horas de Formação	13 535	23 766
Número de Ações	91	200
Número de Participações	608	2 110
TOTAL		

Este volume formativo representa cerca de 30 horas de formação por colaborador (comparativamente com 17 horas em 2020) e uma taxa de abrangência de aproximadamente 87% (comparativamente com 42% em 2020) do quadro de pessoal.

A tabela seguinte apresenta, de forma mais extensiva, a composição do total de horas, por tema formativo, da oferta da ACADEMIA em 2021.

TABELA 6-5 DESAGREGAÇÃO DO TOTAL DE HORAS DE FORMAÇÃO POR TEMA FORMATIVO

Tema Formativo	Ações Realizadas	Participações	Total de Horas
Curso de Vigilante	6	25	4 345
Curso AFT	3	31	3 560
Comparticipação Estudos Superiores (PAFAC)	3	4	2 492
Ciberinformação e Segurança	7	516	1 798
Programa Liderança para Diretores	7	107	1 415
Inglês	4	30	1 307
RGPD	7	381	1 291
Contratação Pública	14	98	1 106
Reciclagem Fiscalização	27	266	1 105
Gestão de Desempenho	10	87	996
Ferramentas Office 365	6	51	582
Formação para Formadores	3	22	500
Programa Qualifica	1	4	432
Formação Trabalhador-Estudante	6	6	430
Liderança e Gestão de Pessoas	5	74	326
Informática (Programação/Sistemas)	4	6	258
Gestão de Conflitos	3	25	217
Inteligência Emocional	2	26	198
Condução de Motociclos	3	30	180
Gestão de processos Internos	8	96	180
Comunicação	8	43	178
Contabilidade	6	10	143
Infraestruturas e Ciclovias	3	12	134
Mobilidade	6	32	126
Outros	4	19	123
Bicipark	20	66	114
Segurança e Saúde no Trabalho	5	16	91
Digital	6	8	88
Recursos Humanos	9	14	48
Gestão da Formação	4	6	7
Total	200	2 111	23 770

7. ESTRUTURA EMEL

A estrutura organizacional da EMEL tem demonstrado a sua adequação ao planeamento estratégico e à prossecução dos objetivos nele definidos, não passando, por isso, por alterações profundas, em 2021.

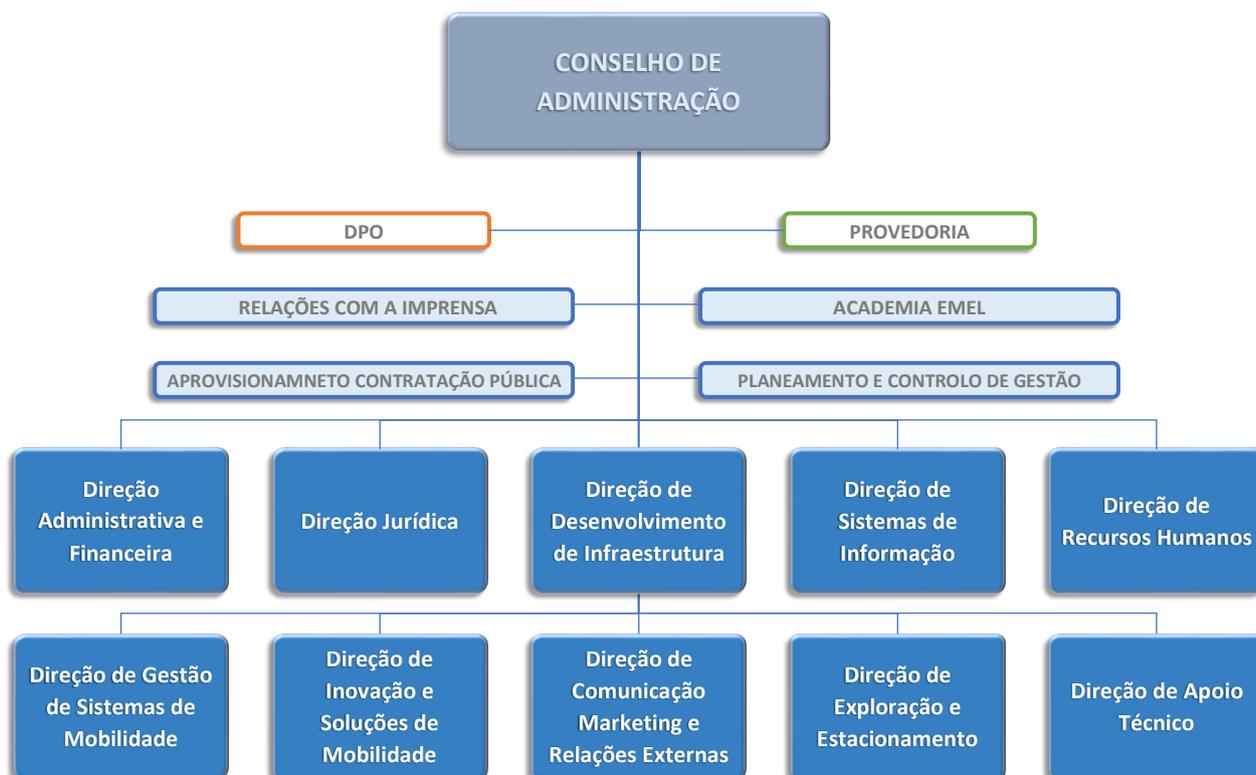


FIGURA 7-1 ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA EMEL

A generalidade das unidades orgânicas, designadamente as diversas direções e a ACADEMIA EMEL, têm muito da sua atividade desenvolvida ao longo do ano refletida ao longo dos capítulos anteriores.

Pelas características especiais que rodeiam as funções, tanto do Encarregado de Proteção de Dados, como da Provedoria, é definido um posicionamento institucional que, não podendo deixar de ser interno, na organização, necessariamente reflete a independência de que não podem prescindir.

Por outro lado, as Relações com a Imprensa, numa certa dimensão identitária, e a área de Aprovisionamento e Contratação Pública pelo potencial de impacto que a sua atividade encerra sobre toda a realidade da empresa, funcionam em estreito alinhamento com o Conselho de Administração.

APROVISIONAMENTO E CONTRATAÇÃO PÚBLICA

Depois de, em 2020, a EMEL ter tomado a decisão de autonomizar uma unidade orgânica especializada no tratamento de toda a tramitação que envolve os procedimentos de contratação pública, associados à aquisição de bens e serviços e a empreitadas de obras públicas, no ano de 2021 assistiu-se à consolidação das competências próprias deste organismo, algo que não deixou de encerrar desafios muito específicos, num contexto caracterizado pelas alterações de métodos de trabalho decorrentes do regime de teletrabalho. A equipa da área de Aprovisionamento e Contratação Pública (ACP) é composta por sete colaboradores, todos com vasta experiência e com a exigente formação que a complexidade destas funções impõe.



FIGURA 7-2 ESTRUTURA DA ÁREA DE APROVISIONAMENTO E CONTRATAÇÃO PÚBLICA

Uma vez estabelecida, a nova área empenhou-se na prossecução da sua Missão de satisfação das necessidades da empresa, comprando bem e ao menor custo, promovendo, ao máximo, a concorrência, nos procedimentos de contratação pública que encetou. Reflexo disso mesmo é a outorga do maior número de contratos possível por via de procedimentos por concurso público, em detrimento da contratação por via de ajustes diretos e consultas prévias, por natureza menos concorrenciais.

O desempenho da ACP é vital para a capacidade concretizadora da EMEL e para o papel que a empresa ambiciona na prossecução de uma mobilidade mais sustentável. A lista dos concursos públicos de maior destaque, todos lançados, acompanhados e adjudicados, por intermédio desta área, acaba por ilustrar esta nova realidade:

- CPI* 08/20 – Prestação de Serviços com vista à Sensorização das Ciclovias da Cidade de Lisboa
- CPI 32 - EOP - Empreitada de construção de uma ponte ciclopedonal sobre o rio Trancão – Visado pelo Tribunal de Contas
- CPI 39/20 - Fornecimento e aquisição de 400 parquímetros
- CPI 61/20 - Aquisição e Instalação de Estações para o SBPP (Sistema de Bicicletas Partilhadas da Cidade de Lisboa) - 2ª fase
- CPI 04/21 - Fábrica de Software EMEL
- CPI 13/21 - Manutenção, Assistência Técnica e Construção da Rede SLAT (Sinalização Luminosa Automática de Trânsito) da Cidade de Lisboa
- CP** 21/21 - EOP - Empreitada Infraestruturas Elétricas Suporte PCVE (Postos de Carregamento de Veículos Elétricos)

*Concurso Público Internacional

**Concurso Público

Ao todo foram outorgados, durante o ano de 2021, 177 contratos, dos quais 69 provenientes de concursos públicos (28 internacionais), 38 consultas prévias e 70 ajustes diretos normais.

Foram também realizadas 1 278 notas de encomenda por via de ajustes diretos simplificados. Cabe referir que, apesar do muito maior volume de aquisições com recurso a vias de contratação de menor pendor concorrencial – os ajustes diretos, normais e simplificados – o valor associado é muito menor que aquele que é contratado na sequência de concursos públicos, pouco mais de 9,3%.

As áreas de intervenção da EMEL estendem-se agora a atividades que exigiram investimentos pesados, manutenções atentas, ou estudos, análises e desenvolvimentos complexos, o que não poderia deixar de se refletir num pronunciado crescimento da contratação e dos valores associados.

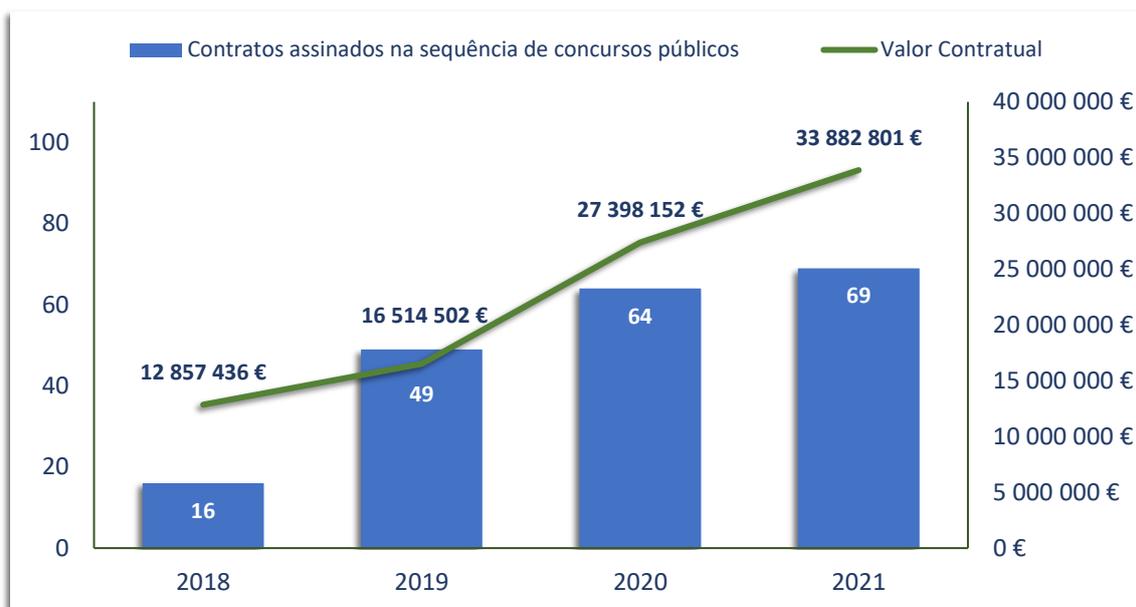


GRÁFICO 7-1 EVOLUÇÃO DOS CONTRATOS DECORRENTES DE CONCURSOS PÚBLICOS E VALOR CONTRATUAL ASSOCIADO

O trabalho da ACP não se esgota na outorga dos contratos, gerando-se um grande volume de tarefas a jusante – espelhado nas mais de 6 500 faturas entradas na empresa, em 2021, e que por aqui passam diversas vezes até à validação final – e, essencialmente, a montante: a importância de um bom planeamento das aquisições levou a equipa da ACP a estabelecer um programa de reuniões periódicas com as outras unidades orgânicas da empresa, também com o objetivo de prevenir potenciais incumprimentos ao nível do fracionamento de despesas, e de promover procedimentos mais abrangentes, quer no âmbito quer no prazo.

A definição e consolidação de canais de comunicação eficazes, com toda a estrutura da empresa, é fundamental para um bom desempenho nesta área. Por exemplo, com uma periodicidade quinzenal, é enviada aos Diretores e ao membro do Conselho de Administração com o respetivo pelouro, informação com o ponto de situação de todos os procedimentos de contratação pública em curso. A capacidade de acesso à informação ganhou ainda maior ênfase na sequência da revisão do Código dos Contratos Públicos, nomeadamente com a Lei 30/2021, que veio instituir maior rigor e exigência na fiscalização de contratos públicos, e atribuir aos Gestores de Contratos responsabilidades acrescidas.

Número	Entidade	Data Início	Data Fim	Preço Adjudicado	Valor Consumido	Valor Disponível	Taxa de Execução
CP 03/2021	F0001196	08-04-2021	08-04-2024	172.710,00	1.710,00	171.000,00	● 0,99%
CP 04/2021	F0002461	03-05-2021	03-05-2024	250.000,00	106.645,30	143.354,70	● 42,66%
CP 04/2021	F0000728	23-08-2021	23-08-2024	200.000,00	0,00	200.000,00	● 0,00%
CP 04/2021	F0001838	23-08-2021	23-08-2024	200.000,00	0,00	200.000,00	● 0,00%
CP 04/2021	F0002455	23-08-2021	23-08-2024	200.000,00	0,00	200.000,00	● 0,00%
CP 06/2021	F0000873	09-04-2021	08-04-2025	175.392,00	25.947,63	149.444,37	● 14,79%
CP 07/2021	F0001196	26-04-2021	26-04-2022	70.000,00	42.223,87	27.776,13	● 60,32%
CP 10/2021	F0001084	17-05-2021	17-05-2023	200.000,00	37.071,51	162.928,49	● 18,54%
CP 12/2021	F0002297	14-06-2021	22-09-2021	230.014,96	225.865,37	4.149,59	● 98,20%
CP 13/2021	F0001196	07-12-2021	07-12-2023	594.950,00	0,00	594.950,00	● 0,00%

FIGURA 7-3 PORMENOR DO LAYOUT DA FERRAMENTA DE GESTÃO DE CONTRATOS DESENVOLVIDA NO BPM

Nesse sentido, a ACP desenvolveu, no seio do sistema de *Business Process Management* (BPM) da empresa, uma ferramenta que permite aos Gestores de Contratos monitorizar a execução financeira dos contratos por que estão responsáveis.

Evoluções legislativas como esta são características do contexto normativo que envolve a contratação pública. É premente assegurar uma atualização constante e o contacto com as melhores práticas. Neste âmbito, há um grande empenho da EMEL no estabelecimento das melhores condições de formação, em paralelo com a integração de organismos que estudam, regulam, divulgam e desenvolvem boas práticas de compras públicas, algo com extrema relevância para as entidades adjudicantes no que concerne ao esclarecimento de dúvidas e obtenção de pareceres ou recomendações. Com esse intuito a EMEL aderiu aos seguintes organismos:

- **APMEP – Associação Portuguesa de Contratação Pública** – associação científica, técnica e profissional, que tem por objeto o desenvolvimento de iniciativas visando, a investigação e a seleção e divulgação de boas práticas, na área dos mercados públicos e contratação pública, bem como a organização de seminários e de ações de formação sobre estas temáticas
- **APCP – Associação Portuguesa dos Contratos Públicos** – associação que visa promover as boas práticas de contratação pública, mais simples e eficientes, debatendo e avaliando estratégias para o seu desenvolvimento. Com esta finalidade, estabelecem relações com organismos e entidades públicas e privadas, nacionais e internacionais, procurando a melhoria do entendimento da Contratação Pública e a democratização dos processos aquisitivos promovidos por entidades Públicas
- **eSPap – Entidade de Serviços Partilhados da Administração Pública I.P.** – tem por missão assegurar o desenvolvimento e a prestação de serviços partilhados no âmbito da Administração Pública, procurando a obtenção de ganhos de eficácia e eficiência, bem como conceber, gerir e avaliar o sistema nacional de compras, contribuindo, desta forma, para um Estado mais ágil e direcionado para o desenvolvimento sustentável do país

Na abordagem mais tradicional à formação, a ACP tem vindo, de uma forma muito ativa, não só, a adquirir conhecimento, mas garantindo a sua transmissão pela empresa. No ano de 2021, a equipa participou em várias ações de formação, entre as quais se destacam as seguintes:

- Pós-graduação em contratação pública
- Programa de Gestão e Liderança

- Gestão e Utilização do Portal Base
- Especialização em compras e contratação pública

Na promoção da disseminação dos conhecimentos indispensáveis para a boa condução dos procedimentos de contratação, a ACP garantiu, a nível interno, a formação teórico-prática do Código dos Contratos Públicos – Nível I (4 turmas), num total de 47 formandos com um nível de satisfação muito elevado.

Procurando aceder às sinergias proporcionadas pela contratação centralizada do Estado e de modo a facilitar a tramitação processual de alguns bens e serviços, a EMEL adotou novos tipos de procedimento, nomeadamente:

- Acordos Quadro

Com a adesão da EMEL à eSPap, concretizou-se a integração da empresa no Sistema Nacional de Compras Públicas (SNCP), como Entidade Compradora Voluntária. Esta adesão permitiu o acesso às categorias de bens móveis e serviços disponíveis no catálogo do SNCP, cujas aquisições poderão ser realizadas com recurso aos acordos quadro da eSPap. O contrato assinado para Aquisição de Energia Elétrica para todas as Instalações da EMEL por um período de 36 meses, com os benefícios processuais e económicos inerentes, foi disso o primeiro exemplo

- Contratação Excluída

No âmbito da crescente atividade da ACADEMIA EMEL, a ACP contratou diversas entidades formadoras, processo que se encontra abrangido pelo regime de exceção previsto no art.º 6-A do Código dos Contratos Públicos.

Este mesmo regime foi adotado para a contratação de médicos para o serviço de medicina internalizado de Saúde e Segurança no Trabalho (SST) da EMEL

DPO

As funções do Encarregado de Proteção de Dados Pessoais (DPO) encontram-se definidas nos artigos 37.º a 39.º do RGPD e no artigo 11.º da Lei n.º 58/2019, de 8 de agosto. De tais regimes legais decorre que o DPO não se confunde com o responsável pelo tratamento. Assim, importa nesta sede assinalar os principais factos e acontecimentos no tratamento de dados da responsabilidade da EMEL, com a visão crítica do DPO, à luz das suas funções.

Ao longo de 2021, a EMEL:

- Procedeu à aquisição de *software* destinado à gestão dos procedimentos de tratamento de dados, designadamente para efeitos de registo dos processos de

tratamento, tendo sido adquirido o mesmo programa informático em uso no Município de Lisboa para o efeito, procurando assim encontrar coerência com o acionista, com o qual a EMEL tem ainda uma complexa teia de relações jurídicas, que vão das relações ditadas pela natureza e estrutura societária até às delegações de competências de poderes de autoridade operadas pelo Município de Lisboa na EMEL

- Na sequência da aquisição de tal software, todos os novos processos de tratamento de dados pessoais passaram a ser desenhados e monitorizados no mesmo, estando as diversas estruturas orgânicas da EMEL a lançar os processos de tratamento de dados pessoais pré-existentes no referido programa, o que tem permitido ao DPO, paulatinamente, avaliar e auditar os processos de tratamento de dados pessoais da EMEL
- Tal processo tem permitido identificar riscos – felizmente de escassa gravidade – e afinar procedimentos com vista à legalidade e tratamento de dados pessoais, o que se traduziu em sucessivos aperfeiçoamentos dos processos, quase sempre acompanhados de revisões das Políticas de Privacidade, acentuando a sua transparência e acessibilidade ao titular de dados pessoais (sítios eletrónicos, designadamente quanto às *cookies* e aplicações ePark e GIRA)
- A EMEL preparou ainda a contratação dos serviços necessários para a implementação dos processos de certificação nas normas ISO 27001 e 27701, não tendo ainda a sua implementação sido iniciada. No entanto, poucas são as entidades nacionais que tenham tal certificação concluída, esperando o DPO que 2022 seja o ano da sua efetiva implementação

O ano de 2021 foi ainda pautado por um aprofundamento do relacionamento entre os DPO das entidades que integram o perímetro de consolidação do Município, relacionamento esse que só não foi ainda mais longe por via dos acontecimentos que culminaram na substituição do DPO da CML. Quer da parte do anterior DPO, quer da parte da sua sucessora, sempre resultou um enorme interesse neste estreitar de laços, tendo sido realizadas diversas reuniões com vista a uma salutar harmonização de procedimentos que irá resultar em acordos de tratamento de dados entre o Município e as diversas entidades do perímetro de consolidação do mesmo. As relações complexas entre estes organismos, exigem uma maior definição de responsabilidades das diversas entidades, em particular no caso da EMEL, onde resultado de obrigações legais, sejam de reporte, sejam no domínio do exercício de poderes de autoridade (de polícia administrativa), tem especial relevância.

Além do contexto singular do Município de Lisboa no ano de 2021, as medidas de combate à Pandemia COVID-19 ditaram especiais preocupações:

- Quanto ao tratamento de dados pessoais, fosse face a um aligeirar das disposições legais no que tange ao tratamento de dados pessoais de saúde no âmbito da prevenção e combate à COVID-19, procurando o DPO a mitigação dos efeitos do aligeiramento jurídico do tratamento deste tipo de dados pessoais
- Quanto ao tratamento de dados pessoais no contexto de teletrabalho, fosse na defesa dos direitos dos trabalhadores, fosse na segurança do tratamento de dados pessoais dos demais titulares em contexto de teletrabalho, sendo para o efeito adotadas rigorosas medidas organizativas, mais tarde vertidas no Regulamento Interno de Teletrabalho, elaborado ao longo de 2021 e entrado em vigor já em 2022

Igualmente foi ministrada formação na área da proteção de dados e cibersegurança (neste caso em termos mais elementares), com vista à sensibilização dos trabalhadores da EMEL para estes temas, tendo-se recorrido a formação interna ministrada pelo próprio DPO e ainda a formação externa, a mais básica através da oferta temática e gratuita da plataforma NAU.

Quanto à relação com os titulares de dados pessoais, a mesma tem sido regularmente assegurada, sem embargo de pontuais dificuldades, a que não é alheio algum clima de natural reação decorrente das atividades sancionatórias levadas a cabo pela EMEL e ainda por uma incorreta perceção pelos titulares de dados pessoais pelo regime jurídico aplicável. Deve-se sublinhar que o legislador não tem tido o cuidado de desenvolver, em termos adequados, um regime jurídico que se traduza na execução do Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD) com segurança jurídica para responsáveis do tratamento e titulares de dados pessoais.

A EMEL, em março de 2020, a par da designação do DPO, designou o mesmo trabalhador como responsável pelo cumprimento do programa normativo, antecipando a obrigação legal que viria a ser consagrada pelo Decreto-Lei n.º 109-E/2021, de 9 de dezembro, que aprovou o novo Regime Geral de Combate à Corrupção (RGCC)

Este novo pacote legislativo de combate à corrupção, pese embora anunciado desde janeiro de 2020, só viria a ser publicado em dezembro de 2021.

Assim, ao longo de quase todo o ano de 2021, trabalhou-se nesta área em grande incerteza quanto aos objetivos que haveriam de ser fixados nos diplomas legislativos. Ainda assim, foi sendo estudada a alteração ao Código de Ética, que por imperativo do artigo 7.º do RGCC se passará a designar por Código de Conduta. Da análise perfunctória feita, considerando ainda a incerteza do regime, resultou claro que tais alterações deverão ter em conta a multiplicidade dos campos de atuação da EMEL, a saber:

- O exercício de poderes de autoridade e polícia administrativa (reconhecimento de títulos de residente, emissão de dísticos e fiscalização do cumprimento das regras do Código da Estrada e legislação complementar)

- A prossecução de missões de interesse público
- O exercício de atividades comerciais em regime concorrencial

Só com esta desambiguação do objeto social da EMEL será possível diferenciar obrigações de conduta dos trabalhadores e fornecedores da EMEL, situação que sempre será complexa, mas norteadada pela defesa intransigente da legalidade e interesse público.

De igual forma, se iniciou o estudo para a elaboração do Plano de Prevenção de Riscos, que deverá ter em conta as alterações orgânicas verificadas na EMEL e o novo padrão legal contido no RGCC, sendo a sua elaboração condicionada pela tardia publicação da legislação.

Em agosto de 2021, foram cometidas pelo Conselho de Administração da EMEL as funções de Responsável pelo acesso à documentação administrativa, previstas no artigo 9.º da Lei n.º 26/2016, de 22 de agosto.

Com relevância em 2021 regista-se:

- O cumprimento das obrigações de acesso ao Estudo relativo ao estacionamento na Cidade de Lisboa, na sequência de solicitações feitas à EMEL e objeto de queixa à Comissão de Acesso à Documentação Administrativa (CADA), tendo tais pedidos sido satisfeitos previamente à decisão da CADA. Sublinhe-se que as reservas da EMEL no acesso ao referido estudo se prendiam com a incompletude do mesmo e ainda com o facto de parte desses dados poderem influenciar num sector concorrencial como é o da gestão e exploração de parques de estacionamento. Ainda assim, o pedido foi satisfeito aos requerentes, como se disse, previamente à decisão da CADA
- A preparação de um novo catálogo de dados abertos, em colaboração com a Direção de Inovação e Sistemas de Mobilidade, cuja disponibilização visa dar cumprimento à Lei n.º 68/2021, de 26 de agosto, que aprova os princípios gerais em matéria de dados abertos e transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva (UE) 2019/1024 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, relativa aos dados abertos e à reutilização de informação do setor público. Visa-se desta forma contribuir para a Investigação & Desenvolvimento e afirmar a EMEL como produtora de dados relevantes e de qualidade

PROVEDORIA EMEL

A atividade da Provedoria em 2021, prosseguiu as grandes linhas de força que tem caracterizado e balizado a sua atuação desde 2015:

- Ser a voz do cidadão de Lisboa na EMEL

- Defender os seus legítimos Direitos
- Difundir os conceitos de Serviço Público e de Cidadania e defini-los como premissas da ação da EMEL
- Alertar para situações de desconformidade de atuação ou de lapso na mesma, em todas as áreas da empresa ligadas ao Serviço Público

O isolamento social imposto pelas restrições definidas para mitigação do perigo de contágio da Covid 19, obrigou a um redobrar de ação e foi uma das premissas mais preocupantes com que esta Provedoria teve que lidar no ano de 2021. O facto de a maioria da população de Lisboa, os seus cidadãos, se encontrarem confinados, do atendimento presencial da empresa estar limitado, obrigou a um esforço suplementar de proximidade. A noção de que as respostas deveriam ser rápidas e de que era importante o contacto pessoal, exigiu uma alteração da atuação habitual. Assim, o contacto telefónico que era uma exceção na prática da Provedoria, passou a tornar-se muito mais frequente. A ligação com os diversos serviços da empresa, tentando desbloquear ou agilizar situações, tornou-se regular, alterando o que era uma *praxis* definida. Foi entendimento desta Provedoria que a tempos desumanos era necessário reagir com gestos de humanidade.

O aumento das recomendações para o Conselho de Administração, quase todas relacionadas com a situação do Covid-19 e suas sequelas ou com a situação de confinamento, resultaram num acolhimento destas, sem exceção. Foi necessário, no entanto, uma adequação às novas situações vividas, casos limites de saúde, até mental, que tiveram de ser apreciados ou de viaturas rebocadas e parqueadas por tempo prolongado dado o confinamento obrigatório. Tendo-se registado, como acima foi descrito, um aumento das interações imediatas, por correio eletrónico e por telefone, a Provedoria, que definiu em 2015 só atuar em segunda instância, após resposta dos Serviços, passou a responder imediatamente a muitos casos por considerar tratar-se de questões pungentes que não se compadeciam com os formalismos habituais.

A equipa da Provedoria foi reforçada em junho com a integração de um Técnico Superior, o que se revelou fundamental para a eficácia das exigências suprarreferidas. As relações institucionais, nomeadamente com a Provedoria de Justiça mantiveram a sua eficácia e normalidade habituais. A colaboração com a Academia manteve-se, tentando sempre nas diversas formações efetuadas sensibilizar para as temáticas dos Direitos Humanos, da Cidadania e do Serviço Público.

Outra nota relevante da atuação da Provedoria, foi a concretização do livro referente aos registos humanos da atividade dos funcionários da EMEL. O projeto de fazer um livro que refletisse o espólio das vivências dos que, na EMEL, contactam diariamente, há 25 anos, com a população de Lisboa, muitas vezes em situações de grande delicadeza emocional, pretendeu recolher essa riqueza de testemunhos. A replicação das Boas Práticas passa pelo reconhecimento das mesmas e pela sua valorização e estes casos já compilados, refletem um olhar diferente. O olhar de quem dentro da Empresa se modificou no encontro com o outro. O

livro carece ainda da redação final, mas a recolha das entrevistas está já efetuada e este património está preservado.

Pese o ano atípico vivido, a Provedoria não só respondeu às exigências e objetivos de qualidade que se tinha proposto, como respondeu de forma célere a situações diferenciadas que necessitavam de uma resposta também diferenciada.

RELAÇÕES COM A IMPRENSA

A área de Relações com a Imprensa (ARI) da EMEL dedica-se ao trabalho de assessoria mediática e gestão de crise, com base na visão estratégica do Conselho de Administração e tendo como objetivo uma boa gestão da reputação da Empresa, aliando o posicionamento adequado à notoriedade planeada e pretendida.

Ao longo de 2021, um ano que manteve grande parte das restrições ao relacionamento social, fruto do prolongamento do contexto de alguma incerteza e receio causados pela pandemia por Covid-19, o trabalho da ARI focou-se na assessoria mediática, com a gestão das diversas situações, mais ou menos críticas, que foram surgindo e que envolveram uma colaboração estreita com as diversas direções e departamentos da EMEL.

O trabalho desenvolvido pela ARI permitiu manter a presença da EMEL ao longo de todo o ano nos Meios de Comunicação Social e de Media Social e melhorar a confiança na marca e a reputação da Empresa.

Foram redigidos e enviados, de forma personalizada, consoante o efeito previamente planeado, 32 comunicados e notas de imprensa, sempre complementados com contactos diretos com jornalistas dos diferentes Órgãos de Comunicação Social (OCS), quer presencialmente (menos do que o habitual em anos ditos normais nos últimos dois anos), quer por telefone, email, WhatsApp ou outras redes sociais, que geraram notícias em todos os OCS de âmbito nacional e alguns regionais: 1 571 notícias, publicadas em 501 OCS, que foram exibidas e potencialmente lidas 107 396 758 vezes.

Este trabalho continuado de proximidade e de proatividade teve como principais objetivos, dependendo das situações:

- Controlar acontecimentos que pudessem vir a revelar-se menos benéficos para a EMEL (gestão de crise)
- Criar e manter o interesse dos Media, dando origem a artigos/notícias, entrevistas e testemunhos que destacaram a empresa, como aconteceu com a presença do Presidente do Conselho de Administração nos três canais de televisão ditos generalistas de âmbito nacional (RTP, SIC e TVI) e estações de Rádio

Durante o ano 2021, foram respondidas, por email, 72 questões ou pedidos de esclarecimento por parte de jornalistas e 11 entrevistas que resultaram em artigos mais alargados.

Além deste trabalho, foram promovidas publicações de artigos de opinião de chefias da empresa, sobre temáticas em que a EMEL está envolvida, uma vez que além de dar a conhecer quem trabalha na Empresa, estabelece uma relação de maior proximidade com as pessoas.

Por fim, referência para a produção de quatro relatórios de *Clipping* (trimestrais) e um relatório anual.

Os resultados obtidos, e que a ARI tem vindo a desenvolver, enquadram-se na visão estratégica definida para a EMEL, e promovem e melhoram a sua reputação, através de um trabalho perspicaz e criativo que marca a diferença, sempre atento ao instante presente e com claro sentido dos objetivos estabelecidos, alavancando a posição da EMEL na estratégia de mobilidade do Município para a cidade de Lisboa.

8. ANÁLISE ECONÓMICA

Foram dois exercícios, consecutivos, aqueles em que a EMEL, em determinado espaço de tempo, se viu privada do acesso à sua principal fonte de rendimento, a exploração do estacionamento na via pública - no primeiro, o de 2020, por um período de 38 dias úteis, no segundo, de 2021, por um intervalo ainda mais alargado, e que se estenderia por 55 dias úteis.

Estas circunstâncias não poderiam deixar de produzir efeitos sobre a performance económica da empresa, tendo a CML garantido o seu apoio, protegendo, assim, a solidez do seu braço empresarial na gestão da mobilidade na cidade. A posição central que a EMEL ocupa em toda a estratégia de mobilidade sustentável do município é evidenciada pelo esforço desenvolvido para que, num contexto tão adverso, fosse possível reforçar o investimento executado.

8.1. INVESTIMENTO

Nos últimos anos o contexto de investimento da empresa contemplou uma expansão acelerada da área de estacionamento ordenado na via pública, que obrigou a uma afetação de importantes parcelas à aquisição de equipamentos para a exploração, como é o caso dos parquímetros. Por outro lado, a estratégia de disseminação da rede de parques de estacionamento absorveu somas ainda mais relevantes, destacando-se a edificação dos parques em Campo de Ourique, Rua Correia Teles, na Graça, Rua da Verónica, no Areeiro, Rua Manuel Gouveia e, muito especialmente, um dos mais emblemáticos projetos implementados pela EMEL, o Parque de Estacionamento do Campo das Cebolas, uma referência da capacidade da empresa e um exemplo de valorização do território. Esta aposta na ampliação da oferta *off street* é para continuar, mas, e apesar de em 2021 terem sido criados dois novos espaços – um para servir o *Hub* Criativo do Beato e outro para aumentar a disponibilidade de estacionamento para residentes numa zona muito carenciada, em Arroios, onde, ainda assim a reconversão de uma

garagem exigiu a aplicação de um montante avultado – a aposta de investimento concentrou-se muito mais em sistemas de mobilidade – concluiu-se o Elevador da Sé, teve início a fase de construção do Funicular da Graça, consolidou-se a rede de carregadores de veículos elétricos e a rede de estações do GIRA. Bicicletas de Lisboa conheceu um ímpeto expansionista que até aqui residia apenas nas ambições da cidade e, claro, da própria EMEL.

TABELA 8-1 REPARTIÇÃO DO INVESTIMENTO EXECUTADO EM 2021

	2021 (€)	
Equipamento Básico – Parquímetros	250 050	2,9%
Outros Equipamentos Básicos	1 035 032	12,1%
Equipamento Administrativo	754 327	8,8%
Edifícios Outras Obras - Parques Estacionamento/Via Pública em Curso	1 506 477	17,7%
Outras Obras - Mobilidade em Curso	2 850 887	33,4%
Programas de Computador	1 588 201	18,6%
Equipamento de Transporte – Viaturas	508 799	6,0%
Outros Investimentos	31 820	0,4%
TOTAL	8 525 593	100%

O apetrechamento da empresa com os equipamentos administrativos necessários para as suas operações recolheu quase 9% do investimento executado. A atividade mais tradicional da EMEL, a exploração e fiscalização do estacionamento na via pública, também se aproximou dos 9%, repartidos entre a aquisição de parquímetros e a continuação do programa de substituição das carrinhas da frota das Equipas de Bloqueadores – a construção do novo parque de rebocados, registada em Edifícios Outras Obras e que já exigiu o dispêndio de quase meio milhão de euros, elevaria esta proporção, mas o projeto encontra-se suspenso.

O investimento em parques e na preparação de espaços contíguos à via pública para o estacionamento ordenado, abarcando intervenções como a da Garagem de Arroios, do *Hub Criativo do Beato* ou a obra na Rua Silveira Peixoto, representam a maior fatia da rubrica de Edifícios Outras Obras, cerca de 11% do total investido.

Os trabalhos de implementação dos equipamentos de apoio à mobilidade pedonal, concretamente os percursos assistidos mecanicamente de acesso à Colina do Castelo, em conjunto com a infraestruturização da rede de estações do SBPP e com os carregadores de veículos elétricos, projetos cujas despesas estão registadas em Outras Obras – Mobilidade em Curso, consumiram 33% dos valores canalizados para investimento no período económico de 2021. Mas os meios afetos a sistemas de mobilidade não se ficam por aqui – em Outros Equipamentos Básicos, grande parte do valor registado diz respeito à aquisição de bicicletas para o GIRA. Bicicletas de Lisboa, enquanto a quase totalidade da quantia contabilizada em Programas de Computador está associada à aquisição do Sistema Inteligente de Mobilidade SIM.Lx, solução que operacionalizará a gestão centralizada da rede SLAT.

Ao ultrapassar os 8,5 milhões de euros de execução, a EMEL demonstra a sua capacidade concretizadora – o montante não é um valor máximo, longe disso, mas há que ter em conta as condicionantes erguidas pela pandemia que, para além da vertente financeira, impactam sobre disponibilidades de materiais, fluidez das cadeias de abastecimento e, algo muito perturbador para a atividade das empresas, a disponibilidade de mão-de-obra.

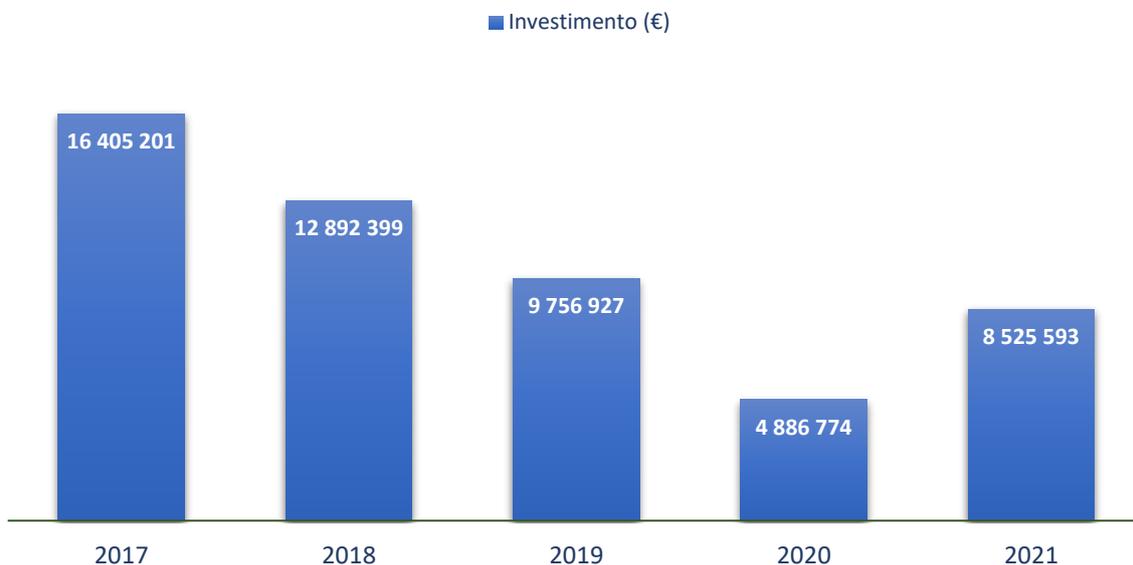


GRÁFICO 8-1 EVOLUÇÃO DO INVESTIMENTO REALIZADO 2017 - 2021

O foco que a EMEL coloca na implementação de meios que viabilizam uma maior sustentabilidade da mobilidade no Município também produz aqui os seus reflexos:

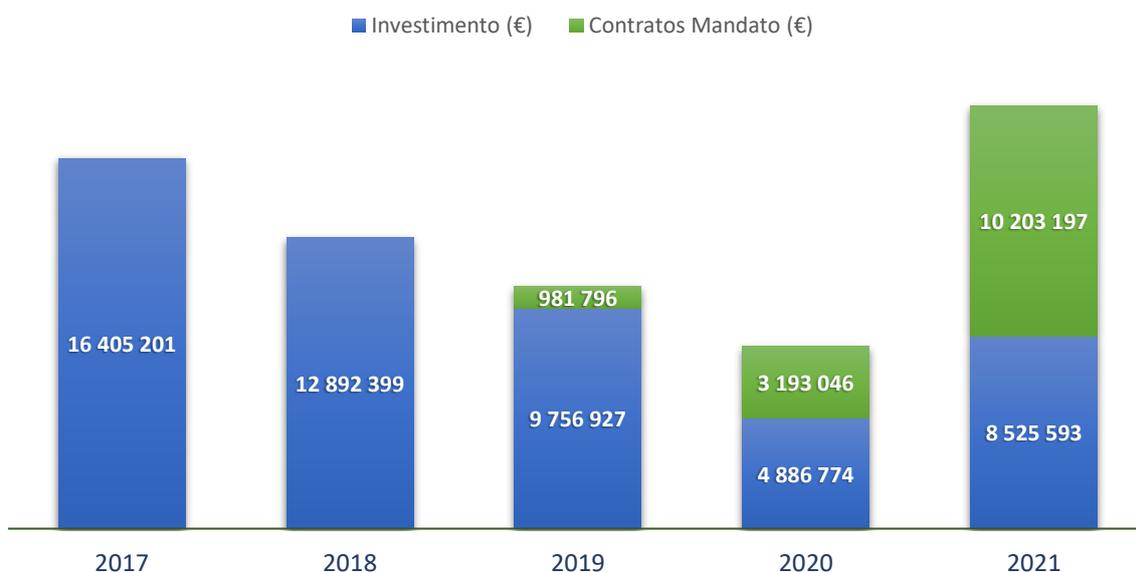


GRÁFICO 8-2 EVOLUÇÃO CONJUNTA DO INVESTIMENTO REALIZADO E DOS CONTRATOS MANDATO EXECUTADOS 2017 - 2021

A execução dos Contratos de Mandato, totalmente voltados para a melhoria das condições de mobilidade, designadamente para a construção de ciclovias e para a modernização e

manutenção da rede SLAT que, à exceção desta última rubrica, revestem todas as características de despesa de investimento, elevam em muito as evidências de capacidade de concretização de projetos que, ano após ano, a empresa tem sabido desenvolver. Sendo certo que, nas contas finais destes Contratos Mandato, é a CML a suportar financeiramente os projetos, cabe, no entanto, à EMEL a obtenção dos projetos, toda a tramitação da contratação pública, quer para esses mesmos projetos, quer para as empreitadas, quer ainda para os serviços de fiscalização, para além de todo o acompanhamento e monitorização da implementação.

8.2. RENDIMENTOS

O equilíbrio financeiro da EMEL, toda a sua capacidade de intervenção na cidade, especialmente no desenvolvimento de projetos com características de escassa capacidade de libertação de meios líquidos, continua a assentar nos rendimentos obtidos com a cobrança das tarifas de estacionamento, e muito particularmente nas que respeitam ao estacionamento de rotação na via pública.

Como necessariamente acontece, quando se introduz a cobrança do estacionamento numa cidade a implementação começa pelas zonas de maior pressão de estacionamento, pressão essa que depois se vai diluindo, alastrando, embora já com menor intensidade, a outras zonas mais periféricas. Lisboa não foi uma exceção a esta tendência, tendo começado por tarifar as artérias mais centrais, aplicando preços alinhados com a elevada pressão registada, deixando para anos posteriores o ordenamento de áreas da periferia, com menor procura e com tarifas menores.

Sem que se tivesse procedido a qualquer atualização das tarifas fixadas desde 2010, a rápida expansão que a EMEL conseguiu implementar, especialmente em 2018 e 2019, começava a produzir alguma deterioração nas condições de exploração.

TABELA 8-2 EVOLUÇÃO DOS LUGARES POR COROA TARIFÁRIA 2017 - 2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Eixos Pretos	0	0	0	0	0
Eixos Castanhos	0	0	0	0	1 366
Eixos Vermelhos	3 021	3 478	3 426	8 322	9 593
Coroa Amarela	17 325	17 254	17 788	15 338	14 241
Coroa Verde	34 529	46 276	59 784	57 656	55 889
Bolsas de Residentes	6 490	8 707	10 455	10 837	12 441
Lugares em Bairros Históricos	527	522	518	522	508
TOTAL	61 892	76 237	91 971	92 675	94 038

Nas novas ZEDL, a menor pressão de estacionamento não exigia um desincentivo tão elevado, o que se reflete numa tarifa mais baixa, a verde, a cobrar pelo estacionamento de rotação. Por outro lado, a não atualização diminuiu, em termos reais, o desincentivo incorporado nas tarifas, permitindo que a pressão voltasse a manifestar-se, deteriorando-se o nível de serviço. Em termos financeiros, estes dois fatores refletiam-se numa queda do preço médio praticado, enquanto o custo dos fatores envolvidos na gestão do estacionamento seguia em sentido contrário. A partir de 2020 iniciou-se um processo de ajustamento das tarifas fixadas nas zonas mais centrais, designadamente nas Avenidas Novas, com muitos dos arruamentos, até aí integrando a Coroa Amarela, a passarem a Eixos Vermelhos. Em 2021, com o novo Regulamento de Estacionamento aprovado em finais de 2020, duas novas tarifas foram criadas para artérias de elevada pressão e com necessidade de condições de rotação – as tarifas Castanha e Preta, com preços por hora de, respetivamente, dois e três euros. A tarifa Preta ainda não foi fixada em qualquer ZEDL, mas existem já 1 366 lugares com tarifa Castanha.

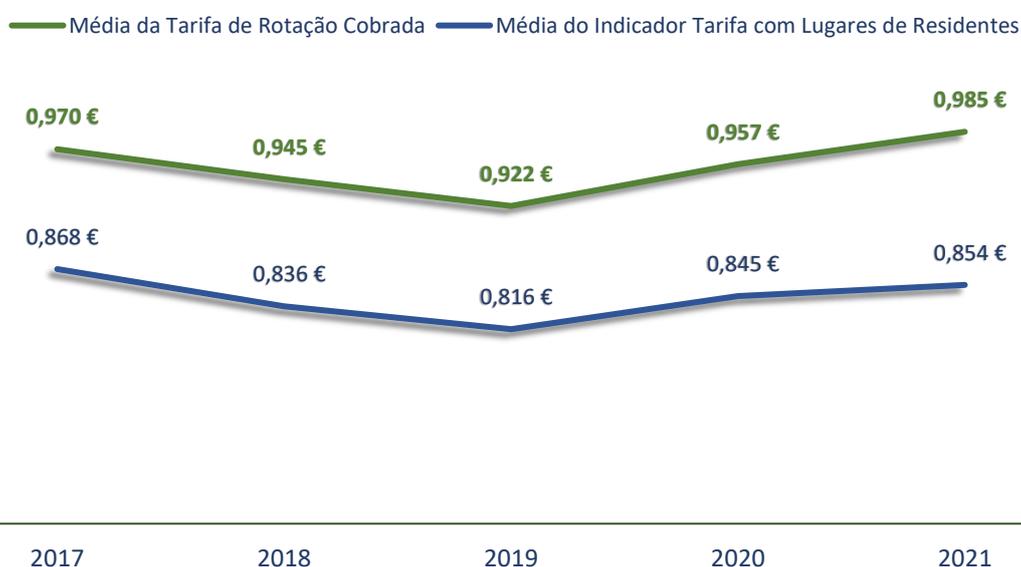


GRÁFICO 8-3 EVOLUÇÃO DA TARIFA MÉDIA 2017 - 2021

As novas tarifas e o ajustamento da aplicação das antigas vieram permitir uma inversão da tendência de descida do preço médio, agora em claro crescimento, que, ainda assim é atenuado pelo aumento dos lugares reservados ao estacionamento de veículos com dístico de residente, onde não é cobrada a rotação.

É claro que quaisquer efeitos que possam decorrer deste aumento do preço médio – e não é líquido que, em termos meramente financeiros, se registem impactos sensíveis – permanecerão sob o manto do contexto pandémico até que este seja, finalmente, removido. No entanto, as perspetivas de sustentabilidade da exploração do estacionamento na via pública estão a ser, em larga medida, repostas, e os objetivos de dissuasão do uso do automóvel parecem agora mais exequíveis, abrindo-se algum espaço para a introdução de benefícios para os residentes de Lisboa, em perspetiva para os próximos tempos.

Apesar da persistência da pandemia, em 2021 assistiu-se a uma recuperação dos rendimentos de estacionamento de rotação, acima dos 2,4% face a 2020 - este é um valor significativo, considerando que a exploração esteve suspensa por mais 17 dias úteis, ou 45%. De facto, analisando o indicador de procura mais completo, a Receita Média por Lugar e por Dia (RMLD), apura-se para a globalidade do ano de 2021 um valor de 1,309€, o que representa uma subida de 8,7% face ao valor médio de 2020, que se ficou pelos 1,204€.

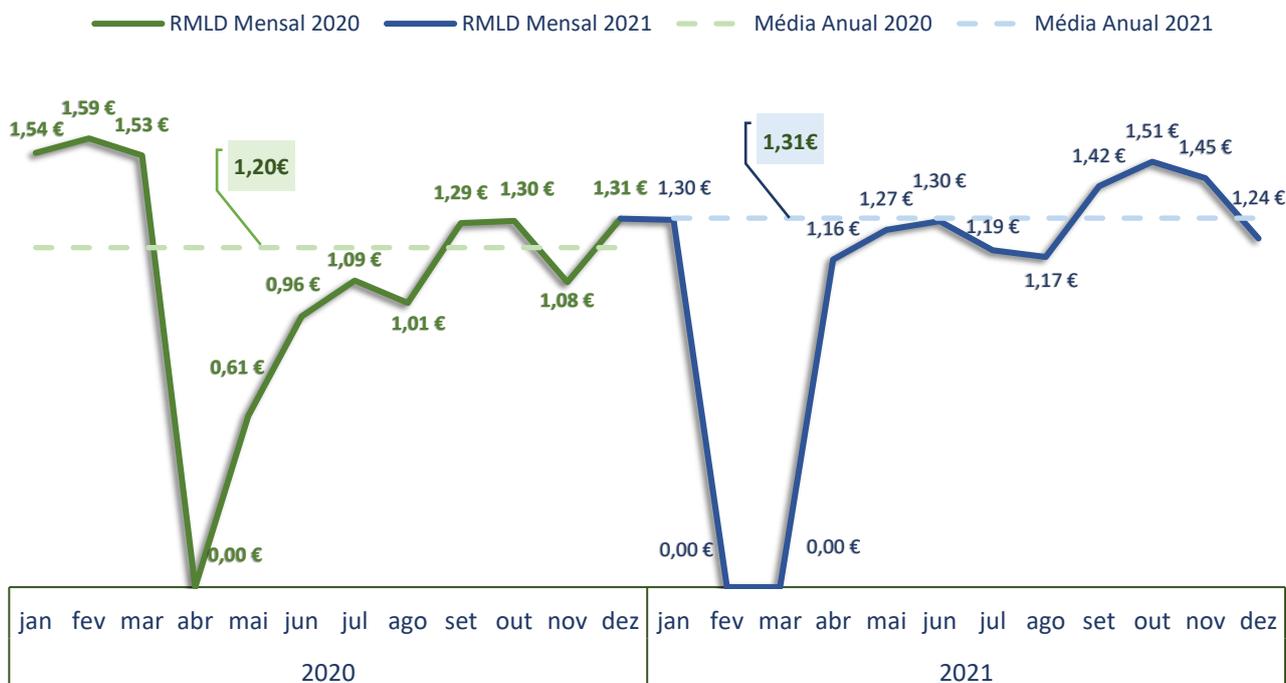


GRÁFICO 8-4 EVOLUÇÃO MENSAL DA RMLD 2020 - 2021

A evolução positiva dos rendimentos obtidos com a exploração do estacionamento na via pública contribuiu para uma tendência geral de recuperação.

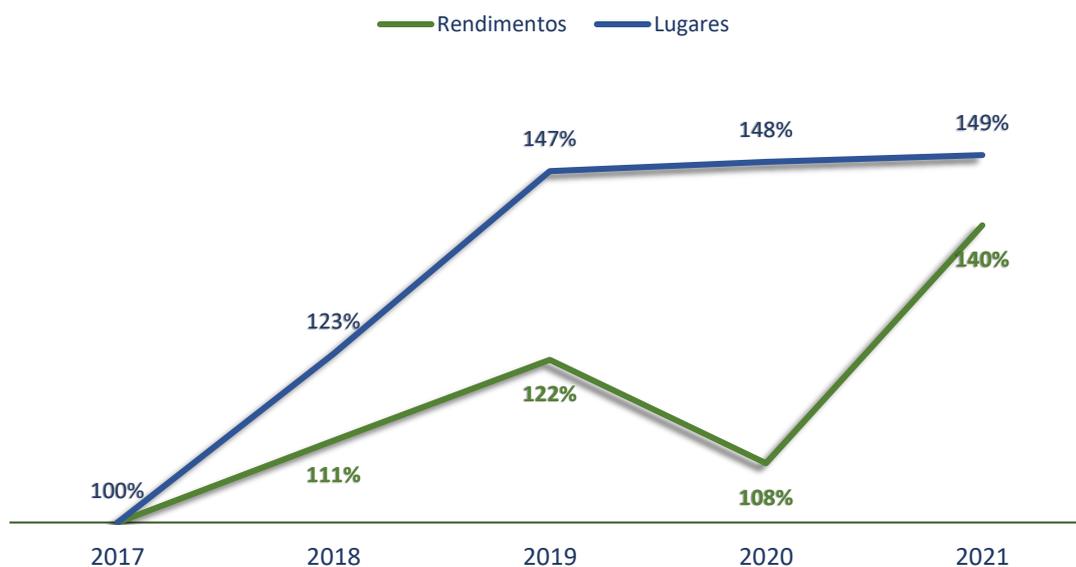


GRÁFICO 8-5 EVOLUÇÃO DOS RENDIMENTOS E LUGARES EM EXPLORAÇÃO BASE 2017 = 100%

Embora as receitas da EMEL não se esgotem no negócio de estacionamento, a verdade é que esta continua a ser a principal fonte geradora de rendimentos, sendo importante não perder de vista a evolução conjunta das duas dimensões. Não obstante, os valores registados nos dois últimos exercícios, em termos de rendimentos, devem ser encarados numa perspetiva diferente, recordando a importância das verbas transferidas para a empresa pela CML, seja a pretexto da preservação da solidez das contas ou pela remuneração prevista nos Contratos Mandato celebrados.

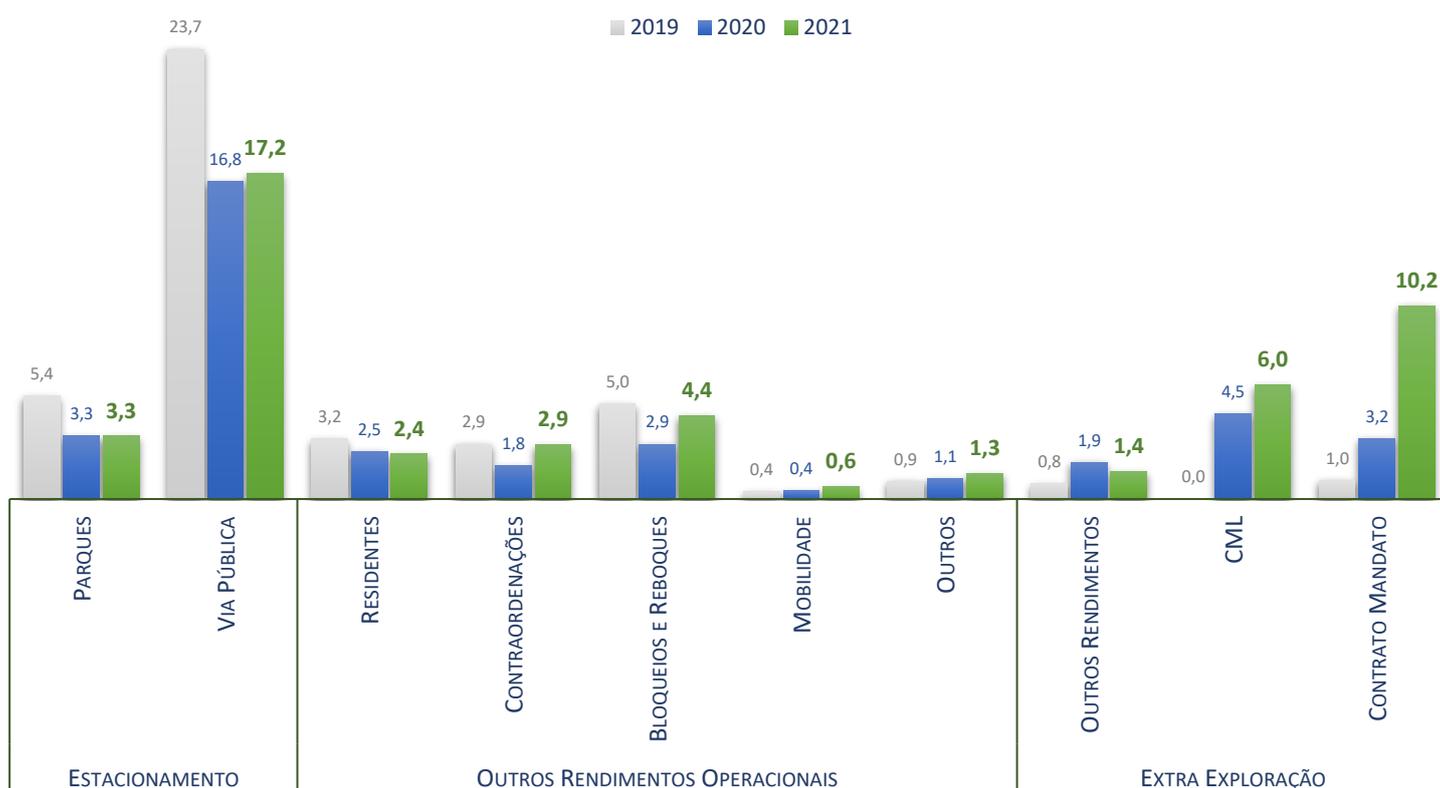


GRÁFICO 8-6 EVOLUÇÃO DOS RENDIMENTOS OPERACIONAIS (MILHÕES DE EUROS) 2019 - 2021

O que se constata é que, em 2021, em todas as rubricas de rendimentos de exploração, se regista um crescimento dos rendimentos obtidos. A subida observada nas operações de fiscalização é a mais notória, com a atividade a aproximar-se dos níveis de 2019, mas há que destacar a evolução nos rendimentos com sistemas de mobilidade – ultrapassou os 43%, embora sobre uma base ainda incipiente. Há uma única exceção nesta recuperação, e de cariz estrutural: nas receitas decorrentes de dísticos de residentes deixou de contar o emolumento de 12 euros que era cobrado pelo título associado à primeira viatura de cada morada – o novo Regulamento de Estacionamento prevê que nas residências em que seja registado um único dístico este seja gratuito, havendo lugar ao pagamento do emolumento que lhe era associado apenas nos casos

em que seja solicitado um segundo dístico – por esta via, deixam de ser cobrados cerca de 65³ mil dísticos, a que corresponderia uma receita de quase 800 mil euros.

Mesmo no negócio de estacionamento *off street*, cujos rendimentos de 2021 surgem em linha com os obtidos em 2020, o resultado alcançado traduz um aumento da procura, pois assenta num número de lugares mais reduzido – ao longo do ano foram encerrados os parques de Santos-o-Rio, Damasceno Monteiro e Cidade Universitária, enquanto na Rua D. Luís I apenas permaneceu em funcionamento o espaço reservado a residentes. Para se ter uma perceção do que representa a saída dos rendimentos destes parques do volume de negócios da EMEL, basta notar que, em 2019, último ano de exploração em condições de normalidade, atingiram, no seu conjunto, 700 mil euros.

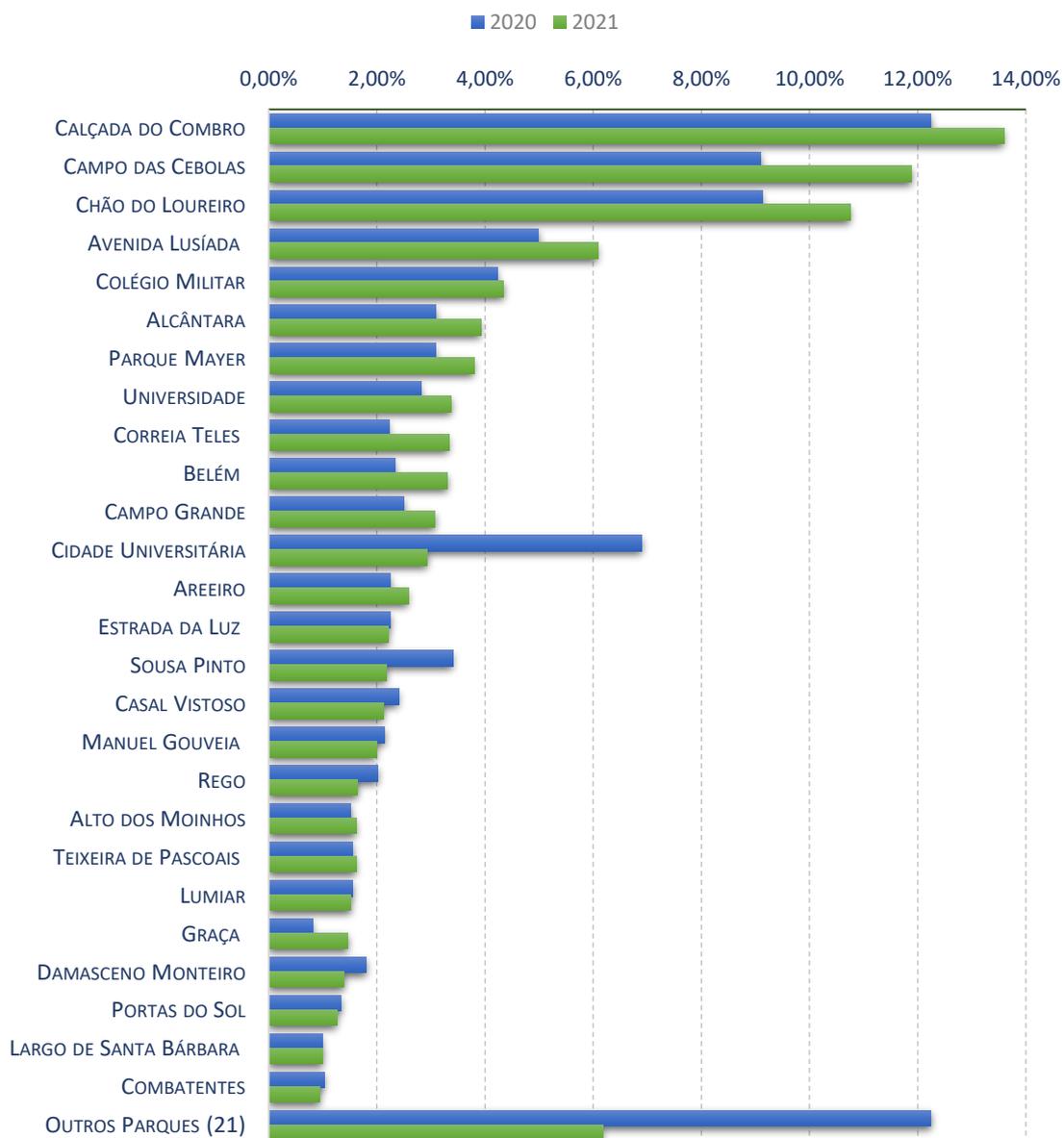


GRÁFICO 8-7 EVOLUÇÃO DA REPARTIÇÃO DAS RECEITAS POR PARQUE 2020 - 2021

³ Este volume corresponde a uma extrapolação para um ano completo de aplicação da medida, já que esta apenas foi implementada em março

Outra consequência direta do encerramento destes parques é o crescimento da relevância das receitas geradas pelos que permaneceram disponíveis, pelo menos os mais importantes, um fator a ter em conta quando se considera que a EMEL tem em marcha um programa de requalificação destas infraestruturas que produzirá efeitos significativos nas receitas geradas, sendo o projeto mais importante, precisamente, aquele que será implementado no parque da Calçada do Combro.

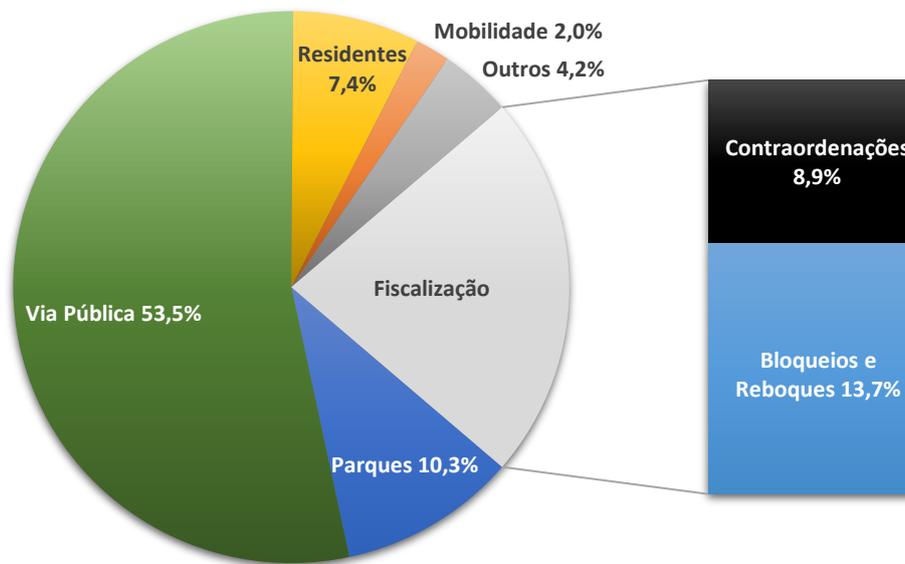


GRÁFICO 8-8 REPARTIÇÃO DOS RENDIMENTOS DE EXPLORAÇÃO 2021

Segregando as origens dos rendimentos de exploração pelas proporções que representam, evidencia-se a importância do estacionamento na via pública – diretamente responde por mais de 53% destes rendimentos na EMEL (ainda assim uma queda de relevância face a 2020, ano em que atingiu os 58%), e se considerada em conjunto com a fatia obtida com as operações de fiscalização, então percebe-se que mais de três quartos dos rendimentos de exploração da empresa estão associados ao ordenamento do estacionamento na via pública.

8.3. ANÁLISE INTEGRADA

Com naturalidade, a recuperação observada nos rendimentos teve o seu reflexo na evolução dos gastos.

Considerando apenas as vendas e prestações de serviços, ou seja, aquilo que realmente se entende como o negócio da EMEL, há em 2021 uma inversão clara da queda registada em 2020, chegando-se a um crescimento de 12%. No entanto, do lado dos principais gastos da operação, os Gastos com Pessoal e os Fornecimentos e Serviços Externos (FSE), registou-se uma aceleração da tendência de crescimento - os FSE, que em 2020 até tinham recuado, cresceram quase 9,5%, essencialmente devido à maior necessidade de trabalhos especializados, mas também por via

dos maiores gastos com rendas e alugueres, seguros, energia ou correios, estes muito associados ao crescimento das contraordenações.

Já nos Gastos com Pessoal o aumento de quase 10% poderá surgir como paradoxal, numa primeira análise, já que no final do ano até se apurou um saldo negativo entre novas entradas e saídas de colaboradores, ou seja, o quadro de pessoal a 31 de dezembro de 2021 era inferior, em nove colaboradores, ao registado em igual dia de 2020. No entanto, em 2020 registou-se um grande volume de entradas, com o acréscimo líquido apurado no final do ano a chegar aos 113 colaboradores adicionais, grande parte dos quais integrados na empresa já na segunda parte do ano – quer isto dizer que a maior parte do impacto destas entradas apenas produziria efeito no exercício de 2021, o que realmente aconteceu. Também não é negligenciável o montante ligado ao programa de rescisões por mútuo acordo proposto pela empresa, cujos gastos, registados neste período económico, se traduzirão em poupanças nos períodos futuros.

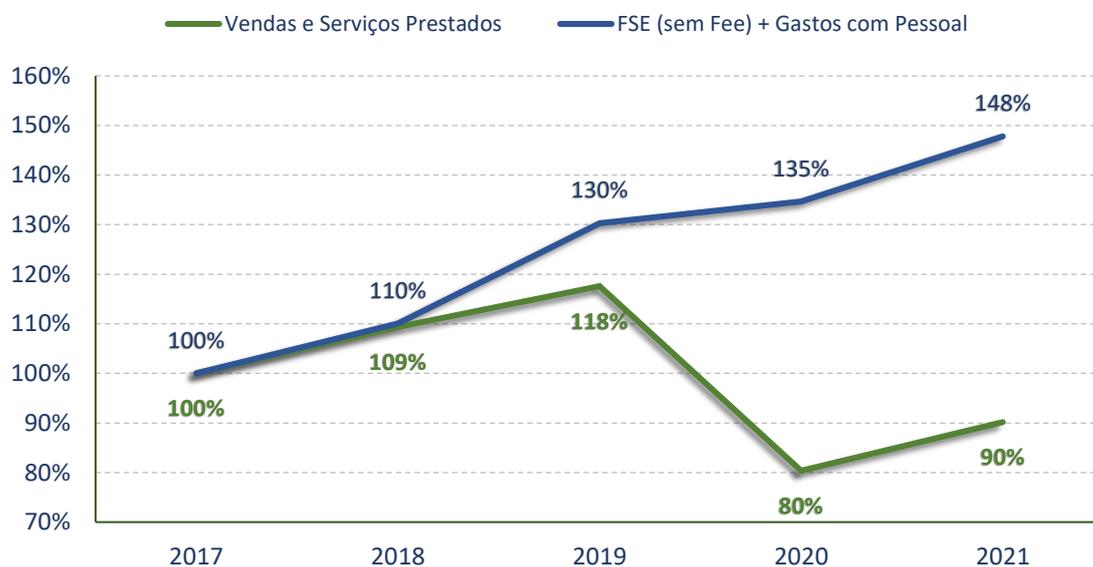


GRÁFICO 8-9 EVOLUÇÃO DAS VENDAS SERVIÇOS PRESTADOS VS FSE (SEM FEE) + GASTOS COM PESSOAL BASE 2017 = 100% 2017 - 2021

No seu conjunto, a evolução da estrutura de gastos reflete uma realidade muito enviesada dada a exuberância do crescimento dos gastos associados ao cumprimento dos Contratos Mandato.

TABELA 8-3 EVOLUÇÃO DA ESTRUTURA DE GASTOS 2017 - 2021 (%)

	2017	2018	2019	2020	2021
Fornecimentos e Serviços Externos	53,1	53,1	49,3	32,3	27,4
Fee CML	23,3	24,8	16,6	0,0	0,0
Outros FSE	29,8	28,3	32,7	32,3	27,4
Pessoal	34,4	33,4	34,6	43,4	37,4
Juros	0,3	0,2	0,1	0,1	0,1
Depreciações e Amortizações	7,7	9,8	11,7	14,4	12,4
Contrato Mandato			2,4	8,3	20,6
Outros Gastos	4,6	3,5	1,8	1,5	2,2
TOTAL	100	100	100	100	100

Todas as parcelas perderam importância relativa, face a 2020, exceto a que respeita aos Contratos Mandato, o que não deixa de demonstrar a relevância que estes acordos celebrados com o Município assumiram na estrutura da empresa. Também a rubrica de Outros Gastos cresce, essencialmente com o reforço (cerca de 430 mil euros) de provisões associadas a áreas legais e fiscais, e aos respetivos processos legais em curso.

Recordando a perspetiva dos rendimentos, registou-se a seguinte variação:

TABELA 8-4 EVOLUÇÃO DOS RENDIMENTOS POR RUBRICA (MILHARES DE EUROS) 2017 - 2021

	2017	2018	2019	2020	2021	Δ 2020/2021
Estacionamentos	23 537	26 868	29 165	20 075	20 478	2%
Via Pública	19 598	22 022	23 730	16 755	17 159	2%
Parques	3 940	4 846	5 435	3 320	3 318	0%
Operações de Fiscalização	8 710	7 940	7 899	4 659	7 254	56%
Residentes	2 248	2 808	3 173	2 511	2 371	-6%
Mobilidade	5	95	377	448	642	43%
Contratos Mandato			982	3 193	9 402	194%
CML e outros Subsídios à Exploração				4 731	6 256	32%
Outros Rendimentos Operacionais	1 060	1 763	1 744	2 776	2 498	-10%
Rendimentos Operacionais - Total	35 560	39 475	43 340	38 394	48 900	27%
Outros Rendimentos	44	21	28	2	0	-100%
Total de Rendimentos	35 604	39 496	43 367	38 396	48 900	27%

E conjugando as duas realidades numa Demonstração de Resultados sintética, apuram-se os seguintes montantes:

TABELA 8-5 DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS SINTÉTICA (MILHARES DE EUROS) 2017 - 2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Rendimentos Operacionais	35 560	39 475	43 340	38 395	49 762
Gastos Operacionais	31 226	34 918	36 988	32 801	43 432
EBITDA	4 334	4 557	6 352	5 594	6 330
Depreciações e Amortizações	2 612	3 818	4 919	5 527	6 145
Resultado Financeiro	-47	-48	- 32	-48	-49
Imposto/Rendimento do Exercício	769	298	379	5	107
Resultado Líquido	907	393	1 022	15	29

De uma tabela para a seguinte há a destacar a quase equivalência entre o EBITDA de 2021 e o valor na linha referente a CML e outros Subsídios à Exploração na tabela precedente – não se trata de uma coincidência. No encerramento de contas do exercício de 2020, atendendo que se apuraria um resultado negativo, foi decidido pelo Município que, nos termos da atual legislação, se concretizasse uma transferência financeira com vista ao equilíbrio das contas. O valor calculado para este efeito, foi de 4.500.220,00€. Já no que concerne ao exercício de 2021, para

evitar a situação acima referida e de forma planeada e atempada, o Município elaborou um Contrato Programa logo em maio, com um posterior aditamento em dezembro, com o valor total de 7.139.550,00€. Este Contrato Programa e Aditamento tiveram como objetivo único, subsidiar financeiramente a empresa pelo facto de ter estado durante um determinado período com a atividade suspensa. Contudo, face à evolução das contas, apenas foi utilizado o montante de 6.024.550,00€, valor suficiente para viabilizar um resultado do exercício positivo.

Todos estes factos, no essencial decorrentes (e em conjunto com) da pandemia de Covid 19 e dos seus impactos, acabam por relativizar qualquer rácio de análise financeira que se possa apresentar, especialmente aqueles que respeitam à rentabilidade e à geração de resultados. No entanto, os rácios de posição financeira continuam a exhibir valores que caracterizam a EMEL como uma empresa sólida, olhando para os desafios do futuro com a ambição que a cidade dela espera.

TABELA 8-6 EVOLUÇÃO DOS INDICADORES FINANCEIROS 2017 - 2021

	2017	2018	2019	2020	2021
Rentabilidade Económica = Res. Económico/Ativo Líquido	2,31%	1,01%	1,94%	0,09%	0,24%
Solvabilidade = Capital Próprio /Passivo	115,80%	130,67%	130,45%	122,49%	108,12%
Autonomia Financeira = Capital Próprio/Ativo Líquido	53,66%	56,65%	56,61%	55,05%	51,95%
EBITDA (€)	4 333 896	4 556 619	6 352 079	5 594 226	6 329 775
Margem do EBITDA = EBITDA/Rendimentos Operacionais	12,19%	11,54%	14,66%	14,57%	12,72%

9. FACTOS RELEVANTES

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

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

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

No passado dia 24 de fevereiro teve lugar a invasão, por parte da Federação Russa, da Ucrânia. Os sobressaltos económicos decorrentes da guerra que se instalou têm estado associados à instabilidade registada nos índices de preços, em geral, com um forte crescimento da inflação, e, em particular, nos mercados energéticos. A tensão inflacionista reflete-se numa perda real do poder de compra, tocando, pelo efeito rendimento, a globalidade das transações de bens e serviços considerados normais, que tendem a diminuir, e ao mesmo tempo induzem um relacionamento entre parceiros sociais mais tenso, com pretensões mais vincadas de crescimento da massa salarial. A EMEL, pelas características das operações em que está envolvida, não deixa de estar exposta a estes riscos, pese embora a rigidez normalmente atribuída à elasticidade da procura do estacionamento. Esta exposição tem maior relevo pela incapacidade da empresa para refletir nos preços praticados as variações dos custos dos fatores. Para além deste risco de carácter transversal à economia, a EMEL não tem operações, transações ou qualquer outro tipo de relacionamento com entidades sancionadas, nomeadamente a Rússia, Ucrânia e Bielorrússia, pelo que, não se espera no quadro económico atual e com base nos elementos atualmente disponíveis, impactos significativos para a empresa.

10. PERSPETIVAS FUTURAS

A EMEL olha para o futuro da forma que sempre a caracterizou, com a ambição e a determinação de atingir os objetivos traçados, continuando a apostar numa estratégia de mobilidade sustentável para a cidade de Lisboa.

Ao longo dos anos a empresa conseguiu reunir recursos, erguer competências e ganhar eficiência para o desenvolvimento da sua atividade chegando a um patamar com capacidade de encarar, sem temor o futuro.

Assim, a marca EMEL continua a apostar em quatro pilares fundamentais: O estacionamento na via pública, estacionamento em parques, mobilidade sustentável, inovação e sustentabilidade.

O plano para o futuro assenta, primeiro, numa aceleração da expansão da área sob gestão, fixando objetivos próximos dos atingidos em 2018 e 2019, em redor dos 15 000 novos lugares em 2022, para nos anos seguintes abrandar gradualmente, até pela maior dificuldade em estruturar os *layouts* de implementação quando a quantidade de lugares por ordenar se vai reduzindo, perspetivando-se para 2025 o final do ordenamento do estacionamento na via pública na cidade, admitindo-se uma área remanescente sem grande expressão.

A ampliação da oferta em parques de dissuasores, que se apresenta como fundamental no alívio da pressão sobre as áreas mais centrais da cidade, é um vetor importante. Está projetada a construção de dois, um deles, na Pontinha, junto da área onde futuramente surgirá a nova Feira Popular, é uma infraestrutura gigantesca, com cerca de 1 800 lugares, e que reveste grande complexidade na sua construção, que se prolongará até 2025, e o outro, com mais de 400 lugares, está previsto para o Pátio das Sedas, em Campo de Ourique, visando absorver tráfego proveniente da A5.

Também neste contexto não foram esquecidos os residentes, prevendo a EMEL a expansão da oferta em parques destinados à satisfação das suas necessidades.

A evolução das tendências de mobilidade e a preocupação com o meio ambiente, trouxeram uma abordagem mais determinada a formas alternativas de deslocação, abrindo-se assim, mais espaço para um maior protagonismo do modo ciclável. O GIRA. Bicicletas de Lisboa veio dar uma nova alternativa de transporte público à população lisboeta – no início de março de 2022 eram já 116 as estações da rede. No entanto, este valor já é apenas uma referência, esperando-se que, no futuro, a rede seja mais abrangente, cativando cada vez mais lisboetas para a utilização do sistema.

Está também previsto o estudo de viabilidade de um novo serviço, de bicicletas de carga partilhadas, por via de uma parceria para a inovação, visando o desenvolvimento de uma proposta de valor de e-cargo *bike sharing*, dirigida a operações de micrologística urbana na zona da Baixa/Chiado.

No que respeita à aposta na densificação da rede de ciclovias, projeto ambicioso e complexo, mas fundamental para consolidar a expansão, com o necessário conforto e segurança, da opção ciclável nas escolhas modais de quem se desloca em Lisboa, a CML poderá continuar a confiar nas capacidades desenvolvidas pela EMEL, que têm vindo a evoluir de forma consistente ao longo dos últimos anos.

Apesar do lugar central que os modos suaves ocupam no planeamento da mobilidade sustentável, não é possível abordar o futuro afastando o automóvel da posição preponderante que, incontornavelmente, manterá. Neste contexto, a mobilidade elétrica reveste uma importância vital para a descarbonização dos transportes e crucial para a qualidade ambiental em meio urbano. O lançamento da marca LEVE referencia a entrada da EMEL no mercado do carregamento de veículos elétricos, projetando-se a continuação da instalação de uma rede abrangente de carregadores, assegurando que cada freguesia disporá de, pelo menos, um ponto de carregamento no seu território.

A perspetiva de gestão integrada da mobilidade em Lisboa não seria completa sem o acolhimento da gestão da rede SLAT. A EMEL é agora responsável pela gestão da rede, assegurando a sua manutenção, prevendo-se para breve a conclusão do plano de modernização de todas as interseções que, integrando o modelo de tráfego já concluído, dotará a cidade de um sistema de gestão de tráfego inteligente, o SIM.Lx, que viabilizará o estabelecimento de prioridades e a adoção de medidas de mitigação, em tempo real.

Na área de inovação e sustentabilidade, a EMEL projeta continuar a reunir recursos de excelência na área da análise do contexto da mobilidade, para poder desenvolver as soluções mais capazes e integradoras. Será colocado particular enfoque nos serviços já oferecidos pela empresa e ainda programado o desenvolvimento de um projeto piloto para testar a

modernização de meios de pagamento e fiscalização (e análise de viabilidade da sua desmaterialização).

A EMEL procurará, como vem sendo seu apanágio, ter um papel constante e ativo na vida dos cidadãos e cidadãs da cidade de Lisboa, estando empenhada em manter o seu posicionamento de permanente busca de serviços e soluções alternativos para uma mobilidade mais sustentável.

11. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS

Propõe-se que o Resultado Líquido apurado em 2021, no valor de 29 175,32 €, seja aplicado da seguinte forma:

- Constituição de Reservas Legais (10%): 2 917,53 €;
- Transferência para a conta de Resultados Transitados: 26 257,79 €.

Lisboa, 8 de março de 2022

**LUIS FILIPE
NATAL
MARQUES**

Assinado de forma digital por LUIS FILIPE NATAL MARQUES
Dados: 2022.04.06 10:51:06 +01'00'

Luís Filipe Natal Marques
(Presidente do Conselho de Administração)

Assinado por: **NUNO VALTER FERNANDES PINA**
Num. de Identificação: 11797875
Data: 2022.04.06 22:16:59+01'00'



CARTÃO DE CIDADÃO

ação)

Assinado por: **FRANCISCA LEAL DA SILVA RAMALHOSA**
Num. de Identificação: 10992375
Data: 2022.04.07 10:59:07+01'00'

Francisca Leal da Silva Ramalhosa
(Vogal do Conselho de Administração)



CARTÃO DE CIDADÃO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

***EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e
Estacionamento de Lisboa, EM, SA***

Demonstrações Financeiras Individuais
Exercício findo em 31 de Dezembro de 2021

BALANÇO INDIVIDUAL EM 31/12/2021

Unidade monetária: Euro

RUBRICAS	NOTAS	DATAS	
		31/12/2021	31/12/2020
ATIVO			
Ativo não corrente			
Ativos fixos tangíveis	5	59.814.410,90	60.350.684,56
Propriedades de investimento	6	1.352.100,47	1.403.110,85
Ativos intangíveis	7	2.514.776,28	1.559.790,59
Outros investimentos financeiros		145.799,78	101.122,93
Ativos por impostos diferidos	8	101.301,82	101.301,82
		63.928.389,25	63.516.010,75
Ativo corrente			
Clientes	9	2.973.627,24	901.141,70
Estado e outros entes públicos	10	79.993,52	345.430,24
Outros créditos a receber	11	4.898.479,65	1.135.394,18
Diferimentos	12	1.132.912,18	436.416,42
Caixa e depósitos bancários	13	5.210.777,36	8.592.880,46
		14.295.789,95	11.411.263,00
Total do activo		78.224.179,20	74.927.273,75
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital subscrito	14	32.000.000,00	32.000.000,00
Reservas legais	14	1.463.022,50	1.461.554,87
Resultados transitados	14	3.289.310,99	3.276.102,31
Ajustamentos/outras variações no capital próprio	26	3.819.632,13	4.498.233,34
Resultado líquido do período		29.175,32	14.676,31
Total do capital próprio		40.601.140,94	41.250.566,83
Passivo			
Passivo não corrente			
Provisões	15	1.655.604,46	982.925,22
Financiamentos obtidos	16	1.829.553,37	2.329.278,32
Passivos por impostos diferidos	8	1.022.245,75	1.195.733,02
		4.507.403,58	4.507.936,56
Passivo corrente			
Fornecedores	17	16.617.816,20	15.920.965,29
Estado e outros entes públicos	10	1.367.428,22	892.884,02
Financiamentos obtidos	16	646.321,88	492.578,21
Outras dívidas a pagar	11	11.637.885,12	8.732.038,96
Diferimentos	12	2.846.183,26	3.130.303,88
		33.115.634,68	29.168.770,36
Total do passivo		37.623.038,26	33.676.706,92
Total do capital próprio e do passivo		78.224.179,20	74.927.273,75

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Assinado por: **Nuno Alexandre Cotrim Barão**
 Num. de Identificação: 09569844
 Data: 2022.04.05 16:23:06+01'00'

**LUIS FILIPE
 NATAL
 MARQUES**

A ADMINISTRAÇÃO
 Assinado eletronicamente
 por LUIS FILIPE NATAL
 MARQUES
 Dados: 2022.04.07 15:24:02
 +01'00'
 (Presidente do Conselho de Administração)

Assinado por: **NUNO VALTER FERNANDES PINA**
 Num. de Identificação: 11797875
 Data: 2022.04.06 22:17:25+01'00'

Nuno Pina
 (Vogal do Conselho de Administração)

Assinado por: **FRANCISCA LEAL DA SILVA
 RAMALHOSA**
 Num. de Identificação: 10992375
 Data: 2022.04.07 11:00:31+01'00'



Francisca Ramalhosa
 (Vogal do Conselho de Administração)

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS RESULTADOS POR NATUREZAS

Período findo em 31/12/2021

Unidade monetária: Euro

RENDIMENTOS E GASTOS	NOTAS	PERÍODOS	
		2021	2020
Vendas e serviços prestados	18	31.472.449,67	28.036.996,29
Subsídios à exploração	26	6.256.260,90	231.710,90
Fornecimentos e serviços externos	19	(13.577.488,38)	(12.399.707,45)
Gastos com o pessoal	20	(18.580.008,41)	(16.644.466,74)
Provisões (aumentos/reduções)	15	(672.679,24)	(195.374,28)
Outros rendimentos	21	12.032.870,37	10.126.032,52
Outros gastos	21	(10.601.630,15)	(3.560.965,12)
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	(EBITDA)	6.329.774,76	5.594.226,12
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	22	(6.145.113,66)	(5.526.679,15)
Imparidade de investimentos depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)		-	-
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	(EBIT)	184.661,10	67.546,97
Juros e rendimentos similares obtidos	18	89,96	1.672,61
Juros e gastos similares suportados		(48.780,65)	(49.766,78)
Resultado antes de impostos	(EBT)	135.970,41	19.452,80
Imposto sobre o rendimento do período	24	(106.795,09)	(4.776,49)
Resultado líquido do período		29.175,32	14.676,31

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Assinado por: **Nuno Alexandre Cotrim Barão**
 Num. de Identificação: 09561841
 Data: 2022.04.05 16:26:04+01'00'

Assinado por: **NUNO VALTER FERNANDES PINA**
 Num. de Identificação: 11797875
 Data: 2022.04.07 16:41:53+01'00'



Assinado por: **FRANCISCA LEAL DA SILVA RAMALHOSA**
 Num. de Identificação: 10992375
 Data: 2022.04.11 11:25:22+01'00'



A ADMINISTRAÇÃO

LUIS FILIPE NATAL MARQUES
 Assinado de forma digital por LUIS FILIPE NATAL MARQUES
 Dados: 2022.04.06 10:52:17 +01'00'

(Presidente do Conselho de Administração)

Nuno Pina
 (Vogal do Conselho de Administração)

Francisca Ramalhosa
 (Vogal do Conselho de Administração)

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DE FLUXOS DE CAIXA
Período findo em 31/12/2021

Unidade monetária: Euro

RUBRICAS	NOTAS	PERÍODOS	
		2021	2020
Fluxos de caixa das actividades operacionais			
Recebimentos de clientes		49.205.121,68	39.856.455,89
Pagamentos a fornecedores		(28.404.392,70)	(19.123.040,66)
Pagamentos ao pessoal		(9.979.338,10)	(9.151.028,25)
Caixa gerada pelas operações		10.821.390,88	11.582.386,98
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento		168.359,02	(434.713,49)
Outros recebimentos/pagamentos		(4.248.765,28)	(5.429.809,74)
Fluxos de caixa das actividades operacionais (1)		6.740.984,62	5.717.863,75
Fluxos de caixa das actividades de Investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis		(9.883.545,50)	(4.625.272,02)
Ativos intangíveis		(48.289,75)	(276.010,67)
Investimentos financeiros		(45.419,59)	(36.256,98)
Recebimentos provenientes de:			
Ativos fixos tangíveis		(0,00)	(0,00)
Ativos intangíveis		(0,00)	(0,00)
Investimentos financeiros		1.109,77	908,13
Outros activos		(0,00)	(0,00)
Subsídios ao investimento		230.377,48	843.647,92
Juros e rendimentos similares		67,44	1.254,45
Fluxos de caixa das actividades de investimento (2)		(9.745.700,15)	(4.091.729,17)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos obtidos		(0,00)	(0,00)
Pagamentos respeitantes a:			
Financiamentos obtidos		(345.981,28)	(339.095,85)
Juros e gastos similares		(31.406,29)	(39.386,43)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento (3)		(377.387,57)	(378.482,28)
Variação de caixa e seus equivalentes (1+2+3)		(3.382.103,10)	1.247.652,30
Efeito das diferenças de câmbio		(0,00)	(0,00)
Caixa e seus equivalentes no início do período		8.592.880,46	7.345.228,16
Caixa e seus equivalentes no fim do período	4	5.210.777,36	8.592.880,46

O CONTABILISTA CERTIFICADO

A ADMINISTRAÇÃO

Assinado por: **Nuno Alexandre Cotrim Barão**
 Num. de Identificação: 09561841
 Data: 2022.04.05 16:27:44+01'00'

Luis Natal Marques
 (Presidente do Conselho de Administração)

LUIS FILIPE
 NATAL
 MARQUES

Assinado de forma digital
 por LUIS FILIPE NATAL
 MARQUES
 Dados: 2022.04.07 15:25:24
 +01'00'

Nuno Pina
 (Vogal do Conselho de Administração)

Assinado por: **NUNO VALTER FERNANDES PINA**
 Num. de Identificação: 11797875
 Data: 2022.04.07 16:42:31+01'00'

Francisca Ramalhosa
 (Vogal do Conselho de Administração)
 Assinado por: **FRANCISCA LEAL DA SILVA**
RAMALHOSA
 Num. de Identificação: 10992375
 Data: 2022.04.11 11:30:59+01'00'

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2020

Unidade monetária: Euro

DESCRIÇÃO	NOTAS	CAPITAL PRÓPRIO ATRIBUÍDO AOS DETENTORES DO CAPITAL DA EMPRESA-M + E											Interesses que não controlam	Total do capital próprio
		Capital subscrito	Ações (quotas) próprias	Outros instr. de capital próprio	Prémios de emissão	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transferidos	Excedentes de revalorização	Ajustamentos/Outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	TOTAL		
POSIÇÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2020	1	12.094.899,80	0,00	0,00	0,00	1.355.292,85	0,00	2.483.692,18	0,00	4.976.174,97	1.021.619,80	41.840.879,84	0,00	41.840.879,84
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								-127.047,69		127.047,69		0,00		0,00
Outras alterações reconhecidas no capital próprio						102.161,88		919.457,82		-604.989,32		-1.021.619,80		-604.989,32
	7	0,00	0,00	0,00	0,00	102.161,88	0,00	919.457,82	0,00	-604.989,32		-1.021.619,80	0,00	-604.989,32
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	8											14.676,31		14.676,31
RESULTADO INTEGRAL	8+7+1											14.676,31		14.676,31
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		0,00
	9	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 2020	6=1+7+8+9	32.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.457.454,73	0,00	3.403.150,00	0,00	4.371.185,67	14.676,31	41.250.566,83	0,00	41.250.566,83

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2021

Unidade monetária: Euro

DESCRIÇÃO	NOTAS	CAPITAL PRÓPRIO ATRIBUÍDO AOS DETENTORES DO CAPITAL DA EMPRESA-M + E											Interesses que não controlam	Total do capital próprio
		Capital subscrito	Ações (quotas) próprias	Outros instr. de capital próprio	Prémios de emissão	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transferidos	Excedentes de revalorização	Ajustamentos/Outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	TOTAL		
POSIÇÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2021	6	32.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.461.554,87	0,00	3.274.192,21	0,00	4.498.233,34	14.676,31	41.250.566,83	0,00	41.250.566,83
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										51.818,39		51.818,39		51.818,39
Outras alterações reconhecidas no capital próprio						1.467,63		13.208,68		-730.419,60		-14.676,31		-730.419,60
	7	0,00	0,00	0,00	0,00	1.467,63	0,00	13.208,68	0,00	-678.601,21		-678.601,21	0,00	-678.601,21
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	8											29.175,32		29.175,32
RESULTADO INTEGRAL	9=7+8											29.175,32		29.175,32
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		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 2021	6+7+8+10	32.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.463.022,50	0,00	3.287.400,89	0,00	3.819.634,13	29.175,32	41.120.742,15	0,00	41.120.742,15

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Assinado por: **Nuno Alexandre Cotrim Barão**
 Num. de Identificação: 09561841
 Data: 2022.04.05 16:47:12+01'00'

Assinado de forma digital por
LUIS FILIPE NATAL MARQUES
 Dados: 2022.04.07 15:26:58
 Luis Marques
 (Presidente do Conselho de Administração)

Assinado por: **NUNO VALTER FERNANDES**
 Num. de Identificação: 01792875
 Data: 2022.04.07 17:51:23+01'00'

Nuno Pina
 (Vogal do Conselho de Administração)

Assinado por: **FRANCISCA LEAL DA SILVA RAMALHOSA**
 Num. de Identificação: 10992375
 Data: 2022.04.11 11:31:18+01'00'

Francisca Ramalhosa
 (Vogal do Conselho de Administração)



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

ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 de Dezembro de 2021

(Montantes expressos em Euros)

ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 DE DEZEMBRO 2021

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 2021, a Demonstração de Resultados por Naturezas, a Demonstração das Alterações de Capital Próprio e a Demonstração dos Fluxos de Caixa do período findo naquela data, fazem parte integrante do presente anexo, não devendo ser lidos separadamente.

NOTA 2. REFERENCIAL CONTABILÍSTICO DE PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

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

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

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

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

NOTA 3. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS

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

3.1 - BASES DE APRESENTAÇÃO

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

3.1.1 - PRESSUPOSTO DA CONTINUIDADE

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

3.1.2 - PRESSUPOSTO DO ACRÉSCIMO

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

3.1.3 - CONSISTÊNCIA DE APRESENTAÇÃO

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

3.2 - POLÍTICAS DE RECONHECIMENTO E MENSURAÇÃO

3.2.1 - ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

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

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

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

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

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

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

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

3.2.2 - PROPRIEDADES DE INVESTIMENTO

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

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

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

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

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

3.2.3 - ATIVOS INTANGÍVEIS

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

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

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

3.2.4 - IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO

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

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

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

De acordo com a legislação em vigor, as declarações fiscais estão sujeitas a revisão e correção por parte das autoridades fiscais durante um período de quatro anos (dez anos para a Segurança Social, até 2000, inclusive, e cinco anos a partir de 2001), exceto quando tenham havido prejuízos fiscais, ou estejam em curso inspeções, reclamações ou impugnações, casos estes em que, dependendo das circunstâncias, os prazos são alargados ou suspensos. Assim, as declarações fiscais da Empresa dos anos de 2018 a 2021 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.

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

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

3.2.9 - PASSIVOS E ATIVOS CONTINGENTES

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

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

3.2.10 - FINANCIAMENTOS OBTIDOS

Os financiamentos obtidos são inicialmente reconhecidos ao justo valor, líquido de custos de transação e montagem incorridos. Os financiamentos são 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 31/12/2020 e em 31/12/2021, 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:	31/12/2020	31/12/2021
Numerário	421.543,26	491.762,09
Depósitos à ordem	8.171.337,20	4.719.015,27
Aplicações tesouraria (Dep.a prazo)	-	-
	8.592.880,46	5.210.777,36

No final de 31/12/2021, todos os saldos de Caixa e seus equivalentes estão disponíveis para uso.

NOTA 5. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, o movimento ocorrido na quantia escriturada dos Ativos Fixos Tangíveis, bem como nas respectivas Depreciações Acumuladas, foi o seguinte:

31/12/2020						
Ativo:	Saldo em 01/01/2020	Aquisições	Abates e Alienações	Correcções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2020
Terrenos e recursos naturais	6.188.751,54	-	-	-	-	6.188.751,54
Edifícios e outras construções	47.984.188,27	16.816,14	361.964,78	1.909.765,29	-	49.548.804,92
Equipamento básico	20.267.170,40	1.194.685,13	-	259.307,45	-	21.721.162,98
Equipamento de transporte	1.915.510,96	496.417,59	11.684,50	11.300,00	-	2.411.544,05
Equipamento administrativo	2.988.101,13	332.021,13	65.132,99	30.674,50	-	3.285.663,77
Outros ativos fixos tangíveis	447.813,67	3.668,15	-	1.880,00	-	453.361,82
Ativos em curso	4.813.579,81	2.355.069,60	1.192,00	(2.212.927,24)	-	4.954.530,17
	84.605.115,78	4.398.677,74	439.974,27	-	-	88.563.819,25
Depreciações acumuladas:						
Edifícios e outras construções	7.941.311,65	2.553.194,58	159.318,62	-	-	10.335.187,61
Equipamento básico	11.824.220,80	1.696.580,22	-	-	-	13.520.801,02
Equipamento de transporte	1.270.395,16	312.872,28	11.684,50	-	-	1.571.582,94
Equipamento administrativo	2.049.144,87	406.773,01	65.132,99	-	-	2.390.784,89
Outros ativos fixos tangíveis	372.700,87	22.077,36	-	-	-	394.778,23
	23.457.773,35	4.991.497,45	236.136,11	-	-	28.213.134,69
Valor líquido	61.147.342,43	(592.819,71)	203.838,16	-	-	60.350.684,56
31/12/2021						
Ativo:	Saldo em 01/01/2021	Aquisições	Abates e Alienações	Correcções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2021
Terrenos e recursos naturais	6.188.751,54	-	-	-	-	6.188.751,54
Edifícios e outras construções	49.548.804,92	41.874,68	-	1.601.163,60	-	51.191.843,20
Equipamento básico	21.721.162,98	1.316.901,82	24.242,22	2.468.373,49	-	25.482.196,07
Equipamento de transporte	2.411.544,05	508.799,00	38.597,23	-	-	2.881.745,82
Equipamento administrativo	3.285.663,77	753.366,94	23.412,92	-	-	4.015.617,79
Outros ativos fixos tangíveis	453.361,82	959,73	106.774,73	-	-	347.546,82
Ativos em curso	4.954.530,17	4.315.490,18	-	(6.062.314,94)	-	3.187.705,41
	88.563.819,25	6.937.392,35	193.027,10	(2.012.777,85)	-	93.295.406,65
Depreciações acumuladas:						
Edifícios e outras construções	10.335.187,61	2.658.322,61	-	-	-	12.993.510,22
Equipamento básico	13.520.801,02	1.836.201,01	24.242,22	-	-	15.332.759,81
Equipamento de transporte	1.571.582,94	415.182,51	38.597,23	-	-	1.948.168,22
Equipamento administrativo	2.390.784,89	532.141,73	23.412,92	-	-	2.899.513,70
Outros ativos fixos tangíveis	394.778,23	19.040,30	106.774,73	-	-	307.043,80
	28.213.134,69	5.460.888,16	193.027,10	-	-	33.480.995,75
Valor líquido	60.350.684,56	1.476.504,19	-	(2.012.777,85)	-	59.814.410,90

Em 2021, o saldo da coluna das Correções e Transferências, no valor de 2.012.777,85 euros, corresponde ao Ativo em Curso reclassificado para Outros Devedores e Credores, do fornecedor Órbita - Bicycles Portuguesas, Lda, no âmbito da denúncia por incumprimento contratual.

NOTA 6. PROPRIEDADES DE INVESTIMENTO

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, o movimento ocorrido na quantia escriturada das Propriedades de Investimento, bem como nas respectivas Depreciações Acumuladas, foi o seguinte:

31/12/2020						
Custo:	Saldo em 01/01/2020	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2020
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	516.264,39	51.010,38	-	-	-	567.264,77
	516.264,39	51.010,38	-	-	-	567.264,77
Valor líquido	1.454.121,23	(51.010,38)	-	-	-	1.403.110,85

31/12/2021						
Custo:	Saldo em 01/01/2021	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2021
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	567.264,77	51.010,38	-	-	-	618.275,15
	567.264,77	51.010,38	-	-	-	618.275,15
Valor líquido	1.403.110,85	(51.010,38)	-	-	-	1.352.100,47

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

	Custo aquisição	Depreciações acumuladas	Valor escriturado	Justo valor 31/12/2021
Parque Estac. - Ana C. Osório	893.401,08	419.946,76	473.454,32	975.000,00
Parque Estac. - Chão do Loureiro	1.076.974,54	198.328,39	878.646,15	982.555,06
	1.970.375,62	618.275,15	1.352.100,47	1.957.555,06

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

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

ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 de Dezembro de 2021

(Montantes expressos em Euros)

NOTA 7. ATIVOS INTANGÍVEIS

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, o movimento ocorrido na quantia escriturada dos Ativos Intangíveis, bem como nas respectivas Depreciações Acumuladas, foi o seguinte:

31/12/2020						
Custo:	Saldo em 01/01/2020	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2020
Projetos de desenvolvimento	-	-	-	-	-	-
Programas de computador	3.430.687,72	567.699,15	-	248.275,00	-	4.246.661,87
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	327.878,20	(79.603,20)	-	(248.275,00)	-	-
	5.081.833,36	488.095,95				5.569.929,31
Depreciações acumuladas:						
Programas de computador	2.914.190,76	464.185,51	-	-	-	3.378.376,27
Propriedade industrial	-	-	-	-	-	-
Outros ativos intangíveis	611.774,44	19.988,01	-	-	-	631.762,45
	3.525.965,20	484.173,52				4.010.138,72
Valor líquido	1.555.868,16	3.922,43				1.559.790,59

31/12/2021						
Custo:	Saldo em 01/01/2021	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2021
Projetos de desenvolvimento	-	-	-	-	-	-
Programas de computador	4.246.661,87	1.588.200,81	982.011,91	-	-	4.852.850,77
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	-	-	-	-	-	-
	5.569.929,31	1.588.200,81	982.011,91			6.176.118,21
Depreciações acumuladas:						
Programas de computador	3.378.376,27	613.227,12	982.011,91	-	-	3.009.591,48
Propriedade industrial	-	-	-	-	-	-
Outros ativos intangíveis	631.762,45	19.988,00	-	-	-	651.750,45
	4.010.138,72	633.215,12	982.011,91			3.661.341,93
Valor líquido	1.559.790,59	954.985,69				2.514.776,28

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

Drt. Superfície - R. Diário Notícias (lug. 193);

Drt. Superfície - Arroios (lug. 224)

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

NOTA 8. ATIVOS E PASSIVOS POR IMPOSTOS DIFERIDOS

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, o movimento ocorrido nos Ativos e Passivos por Impostos Diferidos, foi o seguinte:

31/12/2020						
	Saldo em 01/01/2020	Constituição		Reversão		Saldo em 31/12/2020
		Resultado líquido	Capitais próprios	Resultado líquido	Capitais próprios	
Ativos por impostos diferidos:						
Ajustamentos inventários	-	-	-	-	-	-
Ajustamentos clientes cob. duvidosa	-	-	-	-	-	-
Prejuízos fiscais reportáveis	71.133,72	-	-	-	-	71.133,72
Provisão p/outros riscos e encargos	30.168,10	-	-	-	-	30.168,10
	<u>101.301,82</u>	-	-	-	-	<u>101.301,82</u>
Passivos por impostos diferidos:						
Ganhos tributados períodos futuros	-	-	-	-	-	-
Revalorizações ativos fixos tangíveis	-	-	-	-	-	-
Outros passivos	1.322.780,71	-	-	(127.047,69)	-	1.195.733,02
	<u>1.322.780,71</u>	-	-	<u>(127.047,69)</u>	-	<u>1.195.733,02</u>

31/12/2021						
	Saldo em 01/01/2021	Constituição		Reversão		Saldo em 31/12/2021
		Resultado líquido	Capitais próprios	Resultado líquido	Capitais próprios	
Ativos por impostos diferidos:						
Ajustamentos inventários	-	-	-	-	-	-
Ajustamentos clientes cob. duvidosa	-	-	-	-	-	-
Prejuízos fiscais reportáveis	71.133,72	-	-	-	-	71.133,72
Provisão p/outros riscos e encargos	30.168,10	-	-	-	-	30.168,10
	<u>101.301,82</u>	-	-	-	-	<u>101.301,82</u>
Passivos por impostos diferidos:						
Ganhos tributados períodos futuros	-	-	-	-	-	-
Revalorizações ativos fixos tangíveis	-	-	-	-	-	-
Outros passivos	1.195.733,02	-	-	(121.668,88)	(51.818,39)	1.022.245,75
	<u>1.195.733,02</u>	-	-	<u>(121.668,88)</u>	<u>(51.818,39)</u>	<u>1.022.245,75</u>

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

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

Com a entrega do relatório final do projeto de requalificação da Zona Poente da Frente Ribeirinha da Baixa Pombalina (Cais do Sodré - Corpo Santo) em 2021, foi registada a reversão de Ativos por Impostos Diferidos, no valor de 51.818,39 euros.

NOTA 9. CLIENTES

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, o movimento ocorrido na rubrica de Clientes, foi o seguinte:

Clientes:	Saldo em 01/01/2020	31/12/2020		Saldo em 01/01/2021	31/12/2021	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Cientes conta corrente	812.927,45	-	990.772,46	990.772,46	-	1.325.643,49
Cientes entidades relacionadas	688.075,90	-	456.310,65	456.310,65	-	2.193.925,16
Cientes factoring	-	-	-	-	-	-
Cientes cobrança duvidosa	-	-	-	-	-	-
Perdas por imparidade	(545.941,41)	-	(545.941,41)	(545.941,41)	-	(545.941,41)
	<u>955.061,94</u>	-	<u>901.141,70</u>	<u>901.141,70</u>	-	<u>2.973.627,24</u>

A antiguidade dos saldos de Clientes a 31/12/2021, foi o seguinte:

	0-30 dias	31-60 dias	61-90 dias	>90 dias	Total
Cientes conta corrente	44.787,31	107.544,82	7.341,11	1.165.970,25	1.325.643,49
Cientes entidades relacionadas	484.396,50	993.783,97	366.482,38	349.262,31	2.193.925,16
	<u>529.183,81</u>	<u>1.101.328,79</u>	<u>373.823,49</u>	<u>1.515.232,56</u>	<u>3.519.568,65</u>

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021 o movimento ocorrido na rubrica de Perdas por Imparidade acumuladas de Clientes, foi o seguinte:

Perdas por imparidade:	31/12/2020	31/12/2021
Saldo inicial	545.941,41	545.941,41
Aumento	-	-
Reversão	-	-
Regularizações	-	-
	<u>545.941,41</u>	<u>545.941,41</u>

NOTA 10. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, o movimento ocorrido na rubrica de Estado e Outros Entes Públicos, foi o seguinte:

Estado e O. Entes Públicos (Ativo):	31/12/2020	31/12/2021
Imp. sobre rendimento pessoas coletivas (IRC)	345.430,24	79.993,52
Imp. sobre valor acrescentado (IVA)	-	-
Outros impostos e taxas	-	-
	<u>345.430,24</u>	<u>79.993,52</u>
Estado e O. Entes Públicos (Passivo):	31/12/2020	31/12/2021
Imp. sobre rendimento pessoas coletivas (IRC)	131.824,18	228.463,97
Imp. sobre valor acrescentado (IVA)	285.750,64	682.780,90
Imp. sobre rendimento pessoas singulares (IRS)	133.044,24	129.793,91
Segurança social	338.445,86	322.171,89
Outros impostos e taxas	3.819,10	4.217,55
	<u>892.884,02</u>	<u>1.367.428,22</u>
Valor líquido	(547.453,78)	(1.287.434,70)

Durante o período findo em 31/12/2020 e 31/12/2021, 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 31/12/2020 e em 31/12/2021, o movimento ocorrido na rubrica de Outras Créditos a Receber, foi o seguinte:

	Saldo em 01/01/2020	31/12/2020		Saldo em 01/01/2021	31/12/2021	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Outros créditos a receber:						
Pessoal	-	-	-	-	-	-
Devedores p/acrécimos de rendimentos	77.840,45	-	347.542,54	347.542,54	-	515.013,34
Outros devedores	342.780,54	-	787.851,64	787.851,64	-	4.383.466,31
	420.620,99	-	1.135.394,18	1.135.394,18	-	4.898.479,65
Perdas por imparidade	-	-	-	-	-	-
	420.620,99	-	1.135.394,18	1.135.394,18	-	4.898.479,65

A rubrica Devedores por Acrécimos de Rendimentos no período findo em 31/12/2021, inclui essencialmente o valor a faturar, em 2022, relativo aos Contratos de Mandato celebrados com o Município, no valor de 491.903,84 euros.

A rubrica Outros Devedores e Credores no período findo em 31/12/2021, inclui essencialmente o desconhecimento do Ativo em Curso da Órbita, no valor de 2.012.777,85 euros, o registo do aditamento ao Contrato Programa celebrado com o Município, no valor de 1.645.000,00 euros, a caução prestada à Santa Casa de Lisboa relativa às futuras instalações da Sede da Emel, no valor de 533.520,00 euros, e o apoio atribuído pelo Instituto do Emprego e Formação Profissional (IEFP), no âmbito da candidatura ao projeto Converte +, no valor de 144.291,40 euros. Relativamente ao desconhecimento do Ativo em Curso da Órbita, no seguimento do processo de insolvência da mesma, a Emel interpôs judicialmente uma ação contra a seguradora responsável emissão pelas garantias bancárias, uma vez que foi recusada a sua liquidação. Contudo, é nossa expectativa que esta ação tenha uma resolução favorável.

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e 31/12/2021, não ocorreram movimentos na rubrica Perdas por Imparidade acumuladas de Outros Devedores.

OUTRAS DIVÍDAS A PAGAR

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, o movimento ocorrido na rubrica de Outras Dívidas a Pagar, foi o seguinte:

	Saldo em 01/01/2020	31/12/2020		Saldo em 01/01/2021	31/12/2021	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Outras dívidas a pagar:						
Fornecedores de imobilizado	817.940,86	-	1.347.259,81	1.347.259,81	-	1.004.600,21
Credores p/acrécimos de gastos	9.490.318,49	-	2.063.372,02	2.063.372,02	-	2.540.136,96
Outros credores	5.921.981,91	-	5.318.684,21	5.318.684,21	-	8.078.085,14
Pessoal	58.433,85	-	2.722,92	2.722,92	-	15.062,81
	16.288.675,11	-	8.732.038,96	8.732.038,96	-	11.637.885,12

A rubrica Credores por Acrécimos de Gastos no período findo em 31/12/2021, inclui essencialmente o valor das remunerações a pagar ao pessoal relativo a férias e subsídio de férias, no valor de 2.063.895,85 euros.

A rubrica Outros Credores no período findo em 31/12/2021, inclui essencialmente o valor da quota parte das contraordenações cobradas, quer no exercício, quer em exercícios anteriores, a transferir para o Estado, no valor de 7.142.814,48 euros. A variação de valor em 31/12/2021, face a 31/12/2020 é de 2.330.556,88 euros.

NOTA 12. DIFERIMENTOS

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, o movimento ocorrido na rubrica de Diferimentos, foi o seguinte:

<u>Diferimentos (Ativo):</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2021</u>
Seguros	381.439,30	422.789,93
Rendas	35.222,19	42.662,20
Outros gastos a reconhecer	19.754,93	597.470,56
	<u>436.416,42</u>	<u>1.062.922,69</u>
<u>Diferimentos (Passivo):</u>		
Rendimentos a reconhecer	3.130.303,88	2.776.193,77
	<u>3.130.303,88</u>	<u>2.776.193,77</u>

A rubrica Outros Gastos a Reconhecer no período findo em 31/12/2021, inclui essencialmente o valor dos componentes de manutenção das bicicletas GIRA, ainda não incorporados, no valor de 93.579,33 euros, e os gastos, ainda não reconhecidos mas contratualizados e faturados, respeitantes à atividade normal, no valor de 487.032,88 euros.

A rubrica Outros Rendimentos a Reconhecer no período findo em 31/12/2020, 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 528.443,50 euros, os carregamentos efetuados pelos utentes de dispositivos móveis (ePark), no valor de 1.431.774,51 euros, os carregamentos efetuados pelos utilizadores do Sistema de Bicicletas Públicas Partilhadas (GIRA - Bike Sharing), no valor de 130.654,98 euros, as participações no âmbito de projetos europeus na área da mobilidade, no valor de 816.176,64 euros e o apoio a fundo perdido, durante dois anos do projeto Converte + (IEFP), no valor de 231.710,90 euros.

A rubrica Outros Rendimentos a Reconhecer no período findo em 31/12/2021, 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 517.523,56 euros, os carregamentos efetuados pelos utentes de dispositivos móveis (ePark), no valor de 1.514.901,94 euros, os carregamentos efetuados pelos utilizadores do Sistema de Bicicletas Públicas Partilhadas (GIRA - Bike Sharing), no valor de 203.619,40 euros, e as participações no âmbito de projetos europeus na área da mobilidade, no valor de 581.551,48 euros.

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

ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 de Dezembro de 2021

*(Montantes expressos em Euros)***NOTA 13. CAIXA E DEPÓSITOS BANCÁRIOS**

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, os movimentos ocorridos nas rubricas de Caixa e Depósitos Bancários, foram os seguintes:

<u>Caixa e depósitos bancários:</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2021</u>
Caixa	421.543,26	491.762,09
Depósitos à ordem (I)	8.171.337,20	4.719.015,27
Depósitos a prazo	-	-
	<u>8.592.880,46</u>	<u>5.210.777,36</u>

(I) A variação ocorrida na rubrica Depósitos à Ordem, no período findo em 31/12/2021, face ao período terminado em 31/12/2020, deve-se ao valor destinado ao Equilíbrio de Contas de 2020, de acordo com o Artº 40 da Lei 50/2012, no valor de 4.500.200,00 euros, ter sido transferido pelo Município em 23/12/2020.

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

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, 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	31/12/2020	31/12/2021
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 31/12/2020 e em 31/12/2021, não foram constituídas Outras Reservas.

APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Na reunião da Câmara Municipal de Lisboa, realizada em 17 de junho de 2020 foram aprovadas as contas do exercício findo em 31 de Dezembro de 2019 (Proposta nº 350/CM/2020) e foi decidido que o Resultado Líquido, de 1.021.619,80 euros, referente a esse exercício fosse aplicado de acordo com o resumo abaixo.

Na reunião da Câmara Municipal de Lisboa, realizada em 31 de maio de 2021 foram aprovadas as contas do exercício findo em 31 de Dezembro de 2020 (Proposta nº 347/CM/2021) e foi decidido que o Resultado Líquido, de 14.676,31 euros, referente a esse exercício fosse aplicado de acordo com o resumo abaixo.

	% RLE	2019	2020
Reservas legais	10,00	102.161,98	1.467,63
Resultados transitados	90,00	919.457,82	13.208,68
		<u>1.021.619,80</u>	<u>14.676,31</u>

NOTA 15. PROVISÕES

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, os movimentos ocorridos nas rubricas de Provisões, foram os seguintes:

Provisões:	31/12/2020	31/12/2021
Saldo inicial	787.550,94	982.925,22
Aumento	195.374,28	672.679,24
Redução	-	-
Utilizações	-	-
	982.925,22	1.655.604,46

Em 2020, a empresa reforçou as Outras Provisões em 195.374,28 euros para fazer face ao previsto nas disposições diversas do OE 2020 (Lei nº 2/2020 de 31 de março) 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 2021, a empresa reforçou as Outras Provisões em 244.142,16 euros para fazer face ao previsto nas disposições diversas do OE 2021 (Lei nº 75-B/2020 de 31 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 2021, e na sequência do processo inspetivo ao apuramento do IRC de 2016, a empresa reforçou a Provisão para Processos Judiciais em 428.537,08 euros para fazer face à incerteza do recurso hierárquico apresentado ao Senhor Ministro das Finanças, da decisão de indeferimento da reclamação graciosa e respetivo processo inspetivo antecedente, ainda sem decisão.

NOTA 16. FINANCIAMENTOS OBTIDOS

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, os movimentos ocorridos nas rubricas de Financiamentos Obtidos, foram os seguintes:

Financiamentos obtidos:	31/12/2020			31/12/2021		
	Saldo em 01/01/2020	Não corrente	Corrente	Saldo em 01/01/2021	Não corrente	Corrente
Financiamento - BPI (I)	2.131.540,61	1.446.925,37	345.519,39	1.792.444,76	1.094.259,25	352.204,23
Financiamento - Turismo de Portugal (II)	1.029.411,77	882.352,95	147.058,82	1.029.411,77	735.294,12	294.117,65
	3.160.952,38	2.329.278,32	492.578,21	2.821.856,53	1.829.553,37	646.321,88
Valor em dívida			2.821.856,53			2.475.875,25

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

Prazos de reembolso:	31/12/2020	31/12/2021
Menos de 1 ano	492.578,21	646.321,88
1 a 2 anos	498.944,60	505.464,36
2 a 3 anos	505.428,30	511.766,12
3 a 4 anos	512.022,30	518.205,23
4 a 5 anos	518.765,44	147.058,82
Mais de 5 anos	294.117,68	147.058,64
	2.821.856,53	2.475.875,25

(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 31/12/2021, o montante de 1.250.000,00 euros, reembolsável no prazo de 10 anos, após a sua utilização. Durante o período findo em 31/12/2020, e como consequência da situação pandémica originada pela COVID-19, foi atribuído pelo Turismo de Portugal, uma moratória de um ano para a amortização de capital, prolongando adicionalmente pelo mesmo período a devolução do capital em dívida. Durante o ano de 2021 não foi realizada nenhuma amortização de capital, apesar das várias insistências da Emel, junto do Turismo de Portugal.

NOTA 17. FORNECEDORES

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, o movimento ocorrido na rubrica de Fornecedores, foi o seguinte:

Fornecedores:	Saldo em 01/01/2020	31/12/2020		Saldo em 01/01/2021	31/12/2021	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Fornecedores conta corrente	2.548.767,98	-	3.333.729,82	3.333.729,82	-	3.960.277,50
Fornecedores entidades relacionadas (I)	4.015.021,97	-	12.587.235,47	12.587.235,47	-	12.657.538,70
Outros fornecedores	-	-	-	-	-	-
	6.563.789,95	-	15.920.965,29	15.920.965,29	-	16.617.816,20

A antiguidade dos saldos de Fornecedores a 31/12/2021, foi o seguinte:

	0-30 dias	31-60 dias	61-90 dias	>90 dias	Total
Fornecedores conta corrente	301.264,85	194.734,49	68.192,79	3.396.085,37	3.960.277,50
Fornecedores entidades relacionadas	2.608,99	70.442,73	-	12.584.486,98	12.657.538,70
	303.873,84	265.177,22	68.192,79	15.980.572,35	16.617.816,20

(I) O saldo da rubrica Fornecedores Entidades Relacionadas, no período findo em 31/12/2021, é composto essencialmente pela contrapartida devida à CML com o Fee de Gestão (CML) de 2018 e 2019, no valor de 4.000.000,00 euros e 8.577.010,34 euros respetivamente.

NOTA 18. RÉDITO

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, os movimentos ocorridos na rubrica de Rédito foram os seguintes:

	31/12/2020			31/12/2021		
	Mercado interno	Mercado externo	Total	Mercado interno	Mercado externo	Total
Prestações de serviços (I) (II)	28.036.996,29	-	28.036.996,29	31.472.449,67	-	31.472.449,67
Reversões	-	-	-	-	-	-
Subsídios à Exploração (III)	231.710,90	-	231.710,90	6.256.260,90	-	6.256.260,90
Outros rendimentos e ganhos (IV) (V)	10.126.032,52	-	10.126.032,52	12.032.870,37	-	12.032.870,37
	38.394.739,71	-	38.394.739,71	49.761.580,94	-	49.761.580,94
Juros obtidos	1.672,61	-	1.672,61	89,96	-	89,96
Total	38.396.412,32	-	38.396.412,32	49.761.670,90	-	49.761.670,90

(I) Na rubrica Prestações de Serviços, no período findo em 31/12/2020 face ao período anterior, registou-se uma quebra de 12.992.746,00 euros (-31,7%), em consequência das restrições da atividade operacional, motivadas pelo surto pandémico originado pela COVID-19. Registando-se, em abril e maio de 2020, durante o 1º confinamento geral, reduções ao nível das Prestações de serviços de 88,2% e 78,6% respetivamente, face a iguais períodos de 2019.

(II) Na rubrica Prestações de Serviços, no período findo em 31/12/2021 face ao período anterior, registou-se um crescimento de 3.435.453,38 euros (+12,3%), em consequência do levantamento de algumas das restrições à atividade operacional, motivadas pelo surto pandémico originado pela COVID-19. Comparativamente com 2019, a quebra é de 9.557.292,62 euros (-23,3%).

(III) Na rubrica Subsídios à Exploração, no período findo em 31/12/2021, foram registados os Contratos Programa e o Aditamento ao Contrato Programa celebrados com o Município, com objetivo de cobrir o deficit de exploração decorrente das exigências de atuação da Empresa, no valor de 6.024.550,00 euros. Também, foi registado o apoio financeiro, de natureza não reembolsável, Converte +, atribuído pelo IEFP, no valor de 231.710,90 euros.

(IV) Na rubrica Outros Rendimentos e Ganhos, no período findo em 31/12/2020, foram registados os rendimentos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com o Município, no valor de 3.193.046,35 euros, bem como, a transferência financeira derivada da proposta nº 866/CM/2020, que aprova o equilíbrio das contas do exercício de 2020, ao abrigo do artigo nº 40º da Lei nº 50/2012, de 31 de Agosto, no valor de 4.500.220,00 euros, para melhor detalhe consultar as Notas 21 e 23.

(V) Na rubrica Outros Rendimentos e Ganhos, no período findo em 31/12/2021, foram registados os rendimentos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com o Município, no valor de 10.203.196,74 euros.

NOTA 19. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, a repartição dos Fornecimentos e Serviços Externos, foi a seguinte:

<u>Fornecimentos e serviços externos:</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2021</u>
Rendas e Alugueres (I)	910.935,06	1.550.047,00
Publicidade e Propaganda (II)	334.136,60	387.146,55
Comunicações	1.149.128,95	1.104.213,07
Conservação e Reparação Parques (III)	668.767,37	609.107,90
Vigilância e Segurança (III)	890.021,02	834.668,31
Conservação e Reparação Parquímetros (III)	1.509.659,78	1.588.082,43
Conservação e Reparação Via Pública/Mobilidade (IV)	1.389.102,94	747.243,74
Conservação e Reparação Bairros Históricos	166.108,92	176.286,67
Limpeza, Higiene e Conforto	479.790,57	493.349,11
Outros Serviços (V)	472.999,02	614.134,29
Restantes Custos	4.429.057,22	5.473.209,31
	<u>12.399.707,45</u>	<u>13.577.488,38</u>

(I) Em 2021, o aumento verificado nesta rubrica está relacionada com a organização internacional do evento Velo City 2021, de 6 a 9 de setembro.

(II) Em 2021, a variação na rubrica Publicidade e Propaganda, deve-se essencialmente à campanha de comunicação da marca Emel, direcionada aos condutores que estacionam na cidade.

(III) Em 2021, a variação da rubrica deve-se essencialmente à redução da atividade operacional, motivada pela crise pandémica.

(IV) Em 2021 a variação na rubrica Conservação e Reparação Via Pública/Mobilidade, está diretamente relacionada com a internalização da operação da GIRA, e consequente redução de gastos, bem como, a necessidade de promover reajustes temporais na expansão da rede, condicionada pela pandemia da COVID-19.

(V) Em 2021 a variação na rubrica Outros Serviços, está diretamente relacionada com o aumento do número de utilizadores dos meios de pagamento digitais e consequentemente o valor das comissões cobradas.

Em 2021, a variação ocorrida nos FSE, com excepção das acima mencionadas, está diretamente relacionada com a retoma da atividade operacional, em consequência do surto pandémico originado pela COVID-19.

Em 2021, os gastos adicionais diretamente relacionados com a COVID-19, totalizam 64.562,33 euros.

NOTA 20. GASTOS COM PESSOAL E REMUNERAÇÕES DOS ORGÃOS SOCIAIS

GASTOS COM PESSOAL

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, a repartição dos Gastos com Pessoal, foi a seguinte:

<u>Gastos com Pessoal:</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2021</u>
Remunerações dos órgãos sociais	102.055,17	101.975,62
Remunerações do pessoal	12.653.790,91	13.757.918,70
Indemnizações	50.980,83	208.708,26
Encargos sobre remunerações	2.808.001,76	3.046.107,08
Seguros	794.865,37	767.378,97
Gastos de acção social	246,61	1.626,52
Outros gastos com pessoal	234.527,09	696.293,26
	<u>16.644.466,74</u>	<u>18.580.008,41</u>

	<u>2020</u>	<u>2021</u>
Número médio de trabalhadores	751	789

REMUNERAÇÕES ORGÃOS SOCIAIS

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, a repartição das Remunerações dos Órgãos Sociais, foi a seguinte:

<u>Órgãos Sociais:</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2021</u>
Conselho de Administração (I)	102.055,17	101.975,62
Fiscal Único (II)	11.367,24	11.367,24
	<u>113.422,41</u>	<u>113.342,86</u>

A variação ocorrida nos Gastos com Pessoal, no período findo em 31/12/2021, face ao período terminado em 31/12/2020, deve-se essencialmente a internalização da operação de apoio à GIRA (Sistema de Bicicletas Públicas Partilhadas de Lisboa), com a contratação direta de 44 trabalhadores, sendo que 36 transitaram do anterior prestador de serviços.

(I) Em 30/01/2020 foi nomeado o novo Vogal Executivo do Conselho de Administração, com efeitos a partir de 01/03/2020, na sequência da demissão por mera conveniência do anterior titular do cargo. Em 31/12/2021 apenas são remunerados o Presidente e o Vogal Executivo do Conselho de Administração.

(II) Valor relevado em Fornecimentos e Serviços Externos.

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

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, a repartição dos Outros Rendimentos e Ganhos, foi a seguinte:

<u>Outros rendimentos e ganhos:</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2021</u>
Rendimentos suplementares (I) (II)	3.452.536,60	10.686.609,03
Rendimentos e ganhos em inv. não financeiros	340.034,15	315.518,16
Outros rendimentos e ganhos (III) (IV)	6.333.461,77	1.030.743,18
	<u>10.126.032,52</u>	<u>12.032.870,37</u>

(I) No exercício de 2020, estão incluídos na rubrica os rendimentos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com a Câmara Municipal de Lisboa (CML), no valor de 3.193.046,35 euros, de acordo com o mencionado na nota 23.

(II) No exercício de 2021, estão incluídos na rubrica os rendimentos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com a Câmara Municipal de Lisboa (CML), no valor de 10.203.196,74 euros, de acordo com o mencionado na nota 23.

(III) No período findo em 31/12/2020, estão incluídos na rubrica os seguintes rendimentos: Subsídio do FEDER (Lisboa 2020), no valor de 161.508,22 euros, Subsídio do PORLisboa (QREN), no valor de 48.272,61 euros, Subsídio do Turismo de Portugal, no valor de 394.270,32 euros, Subsídio do Fundo Ambiental, no valor de 938,12 euros e a transferência financeira da CML, no valor de 4.500.220,00 euros, derivada do equilíbrio das contas do exercício de 2020.

(IV) No período findo em 31/12/2021, 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 da aplicação de penalidades por incumprimento contratual, no valor de 435.974,10 euros.

OUTROS GASTOS E PERDAS

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, a repartição dos Outros Gastos e Perdas, foi a seguinte:

<u>Outros gastos e perdas:</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2021</u>
Impostos	48.236,82	48.765,23
Gastos e perdas em inv. não financeiros (V)	203.838,16	-
Outros gastos e perdas (VI) (VII)	3.308.890,14	10.552.864,92
	<u>3.560.965,12</u>	<u>10.601.630,15</u>

(V) No exercício de 2020, está incluído na rubrica o montante de 203.838,16 euros, regularizado em virtude de já não estarem reunidas as condições para a obtenção de benefícios económicos futuros (Rendimentos).

(VI) No período findo em 31/12/2020, estão incluídos na rubrica os gastos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com a Câmara Municipal de Lisboa (CML), no valor de 3.193.046,35 euros, de acordo com o mencionado na nota 23.

(VII) No período findo em 31/12/2021, estão incluídos na rubrica os gastos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com a Câmara Municipal de Lisboa (CML), no valor de 10.203.196,74 euros, de acordo com o mencionado na nota 23.

NOTA 22. GASTOS/REVERSÕES DE DEPRECIÇÃO E DE AMORTIZAÇÃO

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, os movimentos ocorridos nas rubricas de Gastos com Depreciações e Amortizações, foram os seguintes:

	31/12/2020			31/12/2021		
	Gastos	Reversões	Total	Gastos	Reversões	Total
Propriedades de investimento	51.010,38	-	51.010,38	51.010,38	-	51.010,38
Ativos fixos tangíveis	4.991.495,25	-	4.991.495,25	5.460.888,16	-	5.460.888,16
Ativos intangíveis	484.173,52	-	484.173,52	633.215,12	-	633.215,12
	5.526.679,15	-	5.526.679,15	6.145.113,66	-	6.145.113,66

NOTA 23. PARTES RELACIONADAS

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, as transações e saldos entre a Emel e empresa relacionadas, são apresentados no quadro seguinte:

<u>Transações:</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2021</u>
Serviços adquiridos	6.973.179,14	-
Serviços faturados (I) (II)	3.193.046,35	10.203.196,74
Contrato Programa (Subsídio à Exploração) (III)	-	6.024.550,00
Equilíbrio Contas Artº 40º Lei nº50/2012 (IV)	4.500.220,00	-

<u>Saldos:</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2021</u>
Contas a receber (V)	456.310,65	2.193.925,16
Contas a pagar (VI)	12.587.235,47	12.657.538,70

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) Em 20/05/2021 foi publicado no Boletim Municipal (BM) a proposta nº 247/CM/2021, relativa ao Contrato Programa celebrado com o Município, com objetivo de atribuir um Subsídio à Exploração em 2021, indispensável ao equilíbrio financeiro no campo de ação das responsabilidades e exigências atribuídas à Emel, no valor de 4.379.550,00 euros. Posteriormente, através de um Aditamento ao Contrato Programa, foi aprovada a proposta nº 821/CM/2021, que concretiza o reforço financeiro do apoio até 2.760.000,00 euros. No âmbito do Aditamento ao Contrato Programa, e na perspetiva de cobrir o défice de Exploração, a Emel apenas utilizou 1.645.000,00 euros.

(IV) Em 21/12/2020, foi aprovada em reunião de Câmara Extraordinária a proposta nº 866/CM/2020, relativa a realização de uma transferência financeira de 4.500.220,00 euros a favor da Empresa, para equilíbrio de contas do exercício de 2020, ao abrigo do artigo 40º da Lei nº 50/2012, de 31 de agosto. Sanciona, adicionalmente, a não aplicação, no exercício de 2020, do mecanismo previsto na proposta nº 229/CM/2018, que fixa o valor da remuneração devida pela EMEL ao Município.

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

(VI) No que concerne à rubrica de Contas a pagar, o valor de 12.657.538,70 euros é referente à dívida de Fee de Gestão (CML) respeitante ao exercício de 2018 e 2019, no valor de 4.000.000,00 euros e 8.577.010,34 euros respetivamente. O montante remanescente é relativo a outros serviços prestados pelo Município de Lisboa, tais como: Polícia Municipal, serviços de metrologia e outros.

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 31/12/2020 e em 31/12/2021, foi o seguinte:

	31/12/2020	31/12/2021
Imposto corrente	131.824,18	228.463,97
Imposto diferido	(127.047,69)	(121.668,88)
Imposto sobre rendimento do exercício	4.776,49	106.795,09

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, a reconciliação entre a taxa de Imposto sobre o Rendimento e a taxa efetiva de imposto, foi a seguinte:

Imposto sobre Rendimento:	31/12/2020	31/12/2021
Resultado Antes de Impostos	19.452,80	135.970,41
Taxa de imposto	21%	21%
Imposto expetável	4.085,09	28.553,79
Efeito fiscal gerado por:		
Valores a acrescer	116.039,19	158.002,37
Valores a deduzir	(30.907,33)	(48.459,17)
Tributação autónoma	36.234,60	80.502,91
Derrama estadual	-	-
Derrama municipal	6.372,64	9.864,07
Imposto sobre rendimento do exercício	131.824,18	228.463,97
Taxa efetiva de imposto	678%	168%

Sobre Impostos Diferidos, ver Nota 8 do presente Anexo.

NOTA 25. GARANTIAS PRESTADAS

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, as Garantias Prestadas pela Empresa, foram as seguintes:

<u>Garantias:</u>	<u>31/12/2020</u>	<u>31/12/2021</u>
Turismo de Portugal (Jessica) (I)	2.500.000,00	2.500.000,00
Ministério da Administração Interna (MAI)	16.750,00	16.750,00
Comarca de Lisboa Oeste (II)	30.000,00	30.000,00
Comarca de Lisboa (III)	19.504,00	19.504,00
PSP (Lic. Autoproteção Seg. Privada)	16.750,00	16.750,00
Sociedade Vulcalino (IV)	8.233,79	8.233,79
Autoridade Tributária (V)	-	550.000,00
Santa Casa de Lisboa (VI)	-	533.520,00
	<u>2.591.237,79</u>	<u>3.674.757,79</u>

(I) A Emel, a pedido do Turismo de Portugal, prestou uma garantia bancária para fazer face ao eventual incumprimento do reembolso do empréstimo bancário concedido de 2.500.000,00 euros. Até ao período findo em 31/12/2021, 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 e oficina da GIRA (sistema de bicicletas públicas partilhadas de Lisboa).

(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.

NOTA 26. SUBSÍDIOS E OUTROS APOIOS

Durante os períodos findos em 31/12/2020 e em 31/12/2021, o movimento ocorrido na quantia escriturada dos Subsídios ao Investimento e à Exploração, foi o seguinte:

31/12/2020						
	Saldo em 01/01/2020	Recebidos	Imputação a Resultados	Correções e Transf.	Reembolso	Saldo em 31/12/2020
Subsídios ao Investimento						
FEDER - Lisboa 2020 (I)	1.224.770,50	-	161.508,24	-	-	1.063.262,26
Turismo Portugal (II)	3.363.589,20	-	394.270,32	-	-	2.969.318,88
Fundo Ambiental	938,12	-	938,12	-	-	-
POR Lisboa (III)	1.709.657,86	-	48.272,64	-	-	1.661.385,22
	6.298.955,68	-	604.989,32	-	-	5.693.966,36
Subsídios à Exploração						
Converte + (IEFP) (IV)	-	463.421,80	231.710,90	-	-	231.710,90
	-	463.421,80	231.710,90	-	-	231.710,90
Total	6.298.955,68	463.421,80	836.700,22	-	-	5.925.677,26
31/12/2021						
	Saldo em 01/01/2021	Recebidos	Imputação a Resultados	Correções e Transf.	Reembolso	Saldo em 31/12/2021
Subsídios ao Investimento						
FEDER - Lisboa 2020 (I)	1.063.262,26	-	136.832,78	(151.043,86)	-	775.385,62
Turismo Portugal (II)	2.969.318,88	-	394.270,32	-	-	2.575.048,56
POR Lisboa (III)	1.661.385,22	-	48.272,64	-	-	1.613.112,58
	5.693.966,36	-	579.375,74	(151.043,86)	-	4.963.546,76
Subsídios à Exploração						
Converte + (IEFP) (IV)	231.710,90	-	231.710,90	-	-	-
Câmara Municipal de Lisboa (V)	-	6.024.550,00	6.024.550,00	-	-	-
	231.710,90	6.024.550,00	6.256.260,90	-	-	-
Total	5.925.677,26	6.024.550,00	6.835.636,64	(151.043,86)	-	4.963.546,76

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

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

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

(IV) Trata-se de uma participação financeira de natureza não reembolsável atribuída pelo Instituto do Emprego e Formação Profissional (IEFP), no quadro do programa Converte +.

(V) Trata-se de uma participação financeira de natureza não reembolsável atribuída pela CML, no âmbito do equilíbrio do deficit de exploração de 2021, face as responsabilidades e competências atribuídas à Emel na cidade de Lisboa.

NOTA 27. ACONTECIMENTOS APÓS A DATA DO BALANÇO

Apesar do cenário de alguma incerteza, face a situação pandémica originada pela COVID-19, as perspetivas atuais e futuras, e não obstante a EMEL continuar a desempenhar o seu papel ativo na gestão do estacionamento e mobilidade na cidade de Lisboa, não coloca em causa a prossecução da sua atividade.

Na presente data, o Conselho de Administração, não tem conhecimento de quaisquer fatos ou acontecimentos posteriores a 31 de Dezembro de 2021, 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 2021 foram aprovadas pelo Conselho de Administração em 8 de Março de 2022, sendo posteriormente remetidas ao Município de Lisboa para aprovação.

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Assinado por: **Nuno Alexandre Cotrim Barão**
Nuno Cotrim Barão
Num. de Identificação: 09561841
Data: 2022.04.05 16:51:12+01'00'

A ADMINISTRAÇÃO

Assinado de forma digital por
LUIS FILIPE NATAL MARQUES
Dados: 2022.04.06 10:53:24
+01'00'
Luis Natal Marques
(Presidente do Conselho de Administração)

Assinado por: **NUNO VALTER FERNANDES PINA**
Nuno V. Pina
Num. de Identificação: 1797875
Data: 2022.04.06 22:17:51+01'00'
Conselho de Administração



Assinado por: **FRANCISCA LEAL DA SILVA RAMALHOSA**
Num. de Identificação: 10992375
Data: 2022.04.07 11:01:40+01'00'



Grant Thornton

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

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

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

Certificação Legal das Contas

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da EMEL – Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M., S.A. (a Entidade), que compreendem o balanço em 31 de dezembro de 2021 (que evidencia um total de 78.224.179 euros e um total de capital próprio de 40.601.141 euros, incluindo um resultado líquido de 29.175 euros), a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da EMEL – Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M., S.A. em 31 de dezembro de 2021 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data, de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.

Bases para a opinião com reservas

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

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

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

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

Responsabilidades do órgão de gestão pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;

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

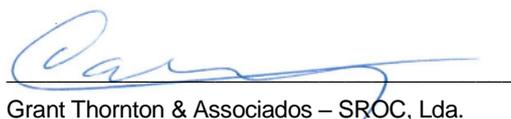
A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento aos requisitos legais aplicáveis, exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida na secção "Bases para a opinião com reservas" do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é coerente com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre a Entidade, não identificamos incorreções materiais.

19 de abril de 2022



Grant Thornton & Associados – SROC, Lda.

Representada por Carlos Lisboa Nunes

ROC registado na CMVM com o n.º 20160131

Grant Thornton

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

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

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

Relatório e Parecer do Fiscal Único

Ao Acionista da

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

Em conformidade com a legislação em vigor e com o mandato que nos foi confiado, vimos submeter à vossa apreciação o nosso Relatório e Parecer que abrange a atividade por nós desenvolvida e inclui os documentos de prestação de contas da EMEL – Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M., S.A., relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2021, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

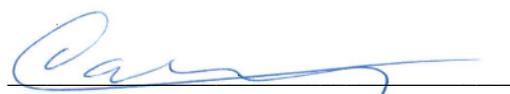
Acompanhámos, com a periodicidade e a extensão que consideramos adequada, a evolução da atividade da Empresa, a regularidade dos seus registos contabilísticos e o cumprimento do normativo legal e estatutário em vigor tendo recebido do Conselho de Administração e dos diversos serviços da Entidade as informações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

No âmbito das nossas funções, (i) auditámos o Balanço em 31 de dezembro de 2021, a Demonstração dos resultados por naturezas, a Demonstração das alterações no capital próprio, a Demonstração dos fluxos de caixa para o exercício findo naquela data e o respetivo Anexo; e (ii) emitimos nos termos do artigo 25.º, da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, o Parecer sobre a informação financeira semestral (relativa ao período compreendido entre 1 de janeiro e 30 de junho de 2021), em 10 de setembro de 2021 e o Parecer sobre os instrumentos de gestão previsional para o exercício de 2022, em 7 de janeiro de 2022.

Adicionalmente, procedemos a uma análise do Relatório de Gestão do exercício de 2021 preparado pelo Conselho de Administração e da proposta de aplicação de resultados nele incluída. Como consequência do trabalho efetuado, emitimos nesta data a Certificação Legal das Contas, que inclui uma reserva.

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

19 de abril de 2022



Grant Thornton & Associados – SROC, Lda.

Representada por Carlos Lisboa Nunes

ROC registado na CMVM com o n.º 20160131