



2025

RELATÓRIO E CONTAS

Dinamização de investimentos
estratégicos para apoiar
a evolução da mobilidade
sustentável da cidade de Lisboa



ÍNDICE

Mensagem do Conselho de Administração	XI
Sumário Executivo	XIII
Órgãos Sociais	XXI
Introdução	1
1. Mobilidade	3
1.1. Mobilidade Ciclável.....	5
1.1.1. Rede Ciclável.....	6
1.1.2. GIRA	12
1.2. Mobilidade Elétrica	19
1.2.1. Dísticos Verdes	19
1.2.2. Rede LEVE	21
1.3. Gestão de Rede Semafórica	25
1.4. Educação para a Mobilidade – Projeto Pela Cidade Fora	27
2. Estacionamento.....	29
2.1. Via Pública	31
2.2. Atividades de Suporte.....	36
2.2.1. Fiscalização.....	36
2.2.2. Contraordenações	41
2.2.3. Outras Atividades de Suporte	43
2.3. Residentes	56
2.4. Parques	60
2.4.1. Parques Navegante.....	66
2.4.2. BiciParks	68
3. Inovação.....	73
3.1. Sistemas de Informação.....	77
4. Comunicação	81
4.1. Comunicação e marketing	83
5. Recursos Humanos	89
5.1. Caracterização dos Recursos humanos	94

5.2.	Academia EMEL	98
6.	Análise Económica	101
6.1.	Investimento	103
6.2.	Rendimentos.....	105
6.3.	Análise Integrada	113
7.	Factos Relevantes	117
8.	Perspetivas Futuras.....	121
9.	Proposta de Aplicação dos Resultados.....	125
10.	Anexos do Relatório de Gestão	129
10.1.	Anexo 1 – Estacionamento – Via Pública.....	131
10.2.	Anexo 2 – Estacionamento - Parques	138
11.	Demonstrações financeiras	139

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 2-1 Evolução do Volume de Operações de Fiscalização 2021 - 2025	40
Tabela 2-2 Parques Navegante - 2025.....	67
Tabela 5-1 Evolução do Quadro de Pessoal e do Número de Estagiários a 31 de dezembro de 2021 - 2025	95
Tabela 5-2 Distribuição de Colaboradores por Categorias e por género em 2025	95
Tabela 5-3 Distribuição do Número de Colaboradores por área e por Género 2023 - 2025	96
Tabela 5-4 Distribuição das Lideranças da EMEL por Género 2021 - 2025	96
Tabela 5-5 temas Abordados em Formação e Respetiva Quantificação ..	99
Tabela 6-1 Repartição do investimento realizado em 2025	104
Tabela 6-2 Evolução dos lugares por coroa tarifária 2022 - 2025.....	108
Tabela 6-3 Evolução dos rendimentos por rubrica (milhares de euros) 2022 - 2025.....	113
Tabela 6-4 Evolução da estrutura de gastos 2022 - 2025 (%)	114
Tabela 6-5 Demonstração de resultados sintética 2022 - 2025 (milhares €)	115
Tabela 6-6 Evolução dos Indicadores Económicos e Financeiros 2022 - 2025	115
Tabela 10-1 Novos Lugares Abertos em ZEDL já em Exploração 2025..	131
Tabela 10-2 Total de Lugares em Exploração por Freguesia	131
Tabela 10-3 Síntese dos Lugares Disponíveis para Estacionamento nas ZEDL 2024 - 2025.....	132
Tabela 10-4 Lugares Geridos pela EMEL ao Abrigo de Contratos de Exploração 2024 - 2025	132
Tabela 10-5 Evolução do Número de Lugares em ZAAC 2024 - 2025 ...	132
Tabela 10-6 Evolução dos Lugares Disponíveis por Coroa Tarifária 2024 - 2025	132
Tabela 10-7 Número de lugares Repintados por ZEDL	133
Tabela 10-8 Número de Parquímetros por ZEDL	134
Tabela 10-9 Principais Ações de Lugares Tarifados em Reservados a Residente e Residente Noturno	135

Tabela 10-10 Números de Dísticos Concedidos nas ZEDL e ZAAC.....	136
Tabela 10-11 Lugares de Famílias Numerosas por ZEDL.....	137
Tabela 10-12 Evolução do Número de Lugares por Parque 2021 - 2025	138

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1-1 Evolução do número de viagens (superiores a dois minutos) no GIRA 2021 - 2025	13
Gráfico 1-2 Evolução Mensal do Número de Viagens no GIRA 2024 - 2025	13
Gráfico 1-3 Evolução da Rede do GIRA 2021 - 2025	14
Gráfico 1-4 Evolução do Número de Passes de Acesso ao GIRA 2021 - 2025	17
Gráfico 1-5 Evolução do número de acidentes com bicicletas GIRA 2021 - 2025	18
Gráfico 1-6 Evolução do Número de Feridos em Acidentes com Bicicletas GIRA 2021 - 2025.....	18
Gráfico 1-7 Evolução do Número de Acidentes Feridos por 100 000 Viagens em Bicicletas GIRA 2021 - 2025	19
Gráfico 1-8 Evolução do número de dísticos verdes concedidos 2019 - 2025	20
Gráfico 1-9 Origem Geográfica dos Dísticos Verdes Concedidos	21
Gráfico 1-10 Estrutura da Rede LEVE para 150 Tomadas por potência de carregamento	22
Gráfico 1-11 Evolução Mensal de Carregamentos na Rede LEVE 2024 - 2025	24
Gráfico 1-12 Quantidade de Carregamentos na Rede LEVE 2024 - 2025	24
Gráfico 2-1 Evolução do Número de Lugares de Novas Aberturas 2021 - 2025	31
Gráfico 2-2 Evolução do Número Total de Lugares em Exploração 2021 - 2025	33
Gráfico 2-3 Variação Líquida do Número de Lugares Por Tarifa 2024 - 2025	33
Gráfico 2-4 Estrutura tarifária em proporção dos lugares por tarifa e evolução do dístico verde 2021 - 2025.....	35
Gráfico 2-5 Evolução do Número de Horas Vendidas no Estacionamento de Rotação na Via Pública 2021 - 2025	35
Gráfico 2-6 Evolução da Proporção de Operações Associadas a Prioridades Operacionais 2021 - 2025	38
Gráfico 2-7 Evolução das operações de Fiscalização 2021 - 2025	40

Gráfico 2-8 Proporção de Desbloqueios e Remoções por categoria de infração 2024 - 2025	41
Gráfico 2-9 Evolução mensal do valor cobrado de Contraordenações 2025 - 2026	42
Gráfico 2-10 Evolução do Número de Lugares Repintados 2021 - 2025.	44
Gráfico 2-11 Evolução dos Rendimentos de Estacionamento na Via Pública Parquímetros vs Pagamento Eletrónico 2021 - 2025	49
Gráfico 2-12 Evolução da Proporção de Pagamento Eletrónico no Estacionamento na Via Pública 2020 - 2025.....	49
Gráfico 2-13 Evolução do Rácio de Avarias por Parquímetro 2021 - 2025	50
Gráfico 2-14 Evolução do volume de atendimentos presenciais e pela loja virtual 2021 - 2025	53
Gráfico 2-15 Repartição dos dísticos emitidos em 2025	55
Gráfico 2-16 Evolução do Número de Lugares para Residentes 2021 - 2025	57
Gráfico 2-17 Evolução do Rácio de Dísticos por Lugar nas ZEDL 2021 - 2025	58
Gráfico 2-18 Evolução do Número de Lugares em Parques EMEL 2021 - 2025	61
Gráfico 5-1 Evolução do Saldo Líquido entre Entradas e Saídas de Trabalhadores 2021 - 2025	91
Gráfico 5-2 Novos Colaboradores Contratados por Área de Atividade na EMEL.....	92
Gráfico 5-3 Evolução dos Gastos com Pessoa <i>per capita</i> Base 2021	93
Gráfico 5-4 Evolução dos Gastos com Pessoal, Número de Colaboradores e Lugares em Exploração Base 2021	93
Gráfico 5-5 Distribuição etária dos colaboradores por Género	97
Gráfico 5-6 Habilitações Académicas dos Colaboradores por Género	97
Gráfico 5-7 Evolução do Número de Ações de Formação e do Número de Participações 2021 - 2025	98
Gráfico 6-1 Evolução da Execução de Investimento 2022 - 2025	103
Gráfico 6-2 Evolução da Execução de Investimento e Contratos Mandato 2022 - 2025	105
Gráfico 6-3 Evolução dos rendimentos de exploração 2022 - 2025.....	106
Gráfico 6-4 Evolução anual do volume de coimas pagas e respetivo valor 2022 - 2025	107

Gráfico 6-5 Evolução do número de dísticos verdes concedidos 2019 - 2025	108
Gráfico 6-6 Evolução das Tarifas Médias 2022 - 2025.....	109
Gráfico 6-7 Proporção dos Principais Parques nos Rendimentos OFF Street 2025 - 2024	110
Gráfico 6-8 Evolução das Receitas com Sistemas de Mobilidade - GIRA e LEVE 2022 - 2025.....	111
Gráfico 6-9 Evolução dos Rendimentos Operacionais 2023 - 2025	112
Gráfico 6-10 Repartição das Receitas de Exploração 2022 - 2025	113

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-1 Rede Ciclável Existente na Cidade de Lisboa	7
Figura 1-2 Ponte Ciclopedonal da Avenida Almirante Gago Coutinho.....	8
Figura 1-3 Troço de ciclovia na Azinhaga da Cidade	9
Figura 1-4 Rede Ciclável de Lisboa construída pela EMEL	9
Figura 1-5 Vias 30+Bici Implementada pela EMEL em 2025.....	10
Figura 1-6 Ciclovias Alvo de Manutenção pela EMEL 2025	11
Figura 1-7 Mapa da Rede de Estações GIRA no Final de 2025	15
Figura 1-8 Cobertura da rede GIRA – raio de 10 minutos a pé (objetivo municipal de acessibilidade).....	16
Figura 1-9 Estação GIRA na Rua Azevedo Neves	16
Figura 1-10 Rede de pontos de carregamento de veículos elétricos na via pública - 2025.....	22
Figura 1-11 Rede de pontos de carregamento de veículos elétricos em parques EMEL - 2025.....	23
Figura 1-12 Mapa das Interseções da Rede SLAT.....	26
Figura 1-13 Pela Cidade Fora - promovendo a aprendizagem de regras de circulação e mobilidade segura entre os mais jovens	27
Figura 2-1 Área de Estacionamento Ordenado em Lisboa e Expansão em 2025	32
Figura 2-2 Tarifas no Terreno em 2025.....	34
Figura 2-3 Atividade dos Tuk-tuk's na Cidade de Lisboa	39
Figura 2-4 Mapa das Artérias que beneficiaram da repintura da sinalização horizontal 2023 - 2025	44
Figura 2-5 Exemplos de sinalização implementada pela EMEL	45
Figura 2-6 Sinalização associada aos Tuk-tuks	46
Figura 2-7 Repavimentação, repintura e renovação de Sinalização ZAAC Bairro Alto.....	47
Figura 2-8 Número de Avarias por Parquímetro por ZEDL.....	51
Figura 2-9 Proporção das Avarias Decorrentes de Atos de Vandalismo ..	51
Figura 2-10 parquímetros com pagamento por MB WAY - 2025	52
Figura 2-11 Localização das Lojas EMEL	54
Figura 2-12 Sinal de Reserva do estacionamento Exclusivo a residentes	56

Figura 2-13 Distribuição do Rácio de Dístico por Lugar nas ZEDL e ZAAC	59
Figura 2-14 Rede de parques de estacionamento operados pela EMEL - 2025	61
Figura 2-15 Parque de estacionamento da Azinhaga da Cidade, no Lumiar	62
Figura 2-16 Parque de Estacionamento do Bahuto, em Campo de Ourique	63
Figura 2-17 Parque de estacionamento Fábrica 1921, em Benfica	64
Figura 2-18 Parque LIDL operado pela EMEL	65
Figura 2-19 Parques com operação EMEL por via de protocolos em 2025	65
Figura 2-20 Rede de Parques Navegante 2025	66
Figura 2-21 Parque de Estacionamento Pontinha Sul / Condes de Carnide	67
Figura 2-22 Rede Bicipark.....	69
Figura 2-23 BiciPark Telheiras Nascente	70
Figura 3-1 Imagem do TISGRADE	76
Figura 3-2 Imagem App GIRA.....	78
Figura 3-3 Imagem App Coleta	78
Figura 4-1 Campanha avenças noturnas	84
Figura 4-2 Campanha “Usa bem a tua liberdade, move-te com responsabilidade”	85
Figura 4-3 Imagens de concertos “Há Música no Jardim”	87
Figura 5-1 Refeitório das instalações da sede da EMEL no Lumiar	94

MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O ano de 2025 ficou marcado por um contexto particularmente exigente para a mobilidade urbana na cidade de Lisboa, caracterizado por uma crescente pressão sobre o espaço público, pela intensificação dos movimentos pendulares e pela necessidade de acelerar a transição para soluções de mobilidade mais sustentáveis e eficientes.

Neste enquadramento, a EMEL reforçou o seu papel central da mobilidade urbana, prosseguindo uma atuação assente na gestão integrada do espaço público e na articulação entre diferentes instrumentos de política urbana.

A intervenção da empresa continuou a assentar num princípio estruturante: a utilização dos recursos gerados pela regulação do estacionamento como alavanca para o desenvolvimento de soluções que promovem uma mobilidade mais acessível, inclusiva e ambientalmente sustentável.

No domínio da mobilidade ciclável, 2025 foi um ano de consolidação e expansão, com a construção de mais de 5 quilómetros de novas ciclovias, a implementação de cerca de 60 quilómetros de vias 30+Bici e a manutenção de mais de 23 quilómetros de infraestrutura existente.

O sistema GIRA registou mais de 3,2 milhões de viagens, afirmando-se como uma solução cada vez mais integrada nas deslocações quotidianas na cidade, dispondo de uma rede que, no final do ano, chegava às 195 estações e que continua a crescer.

A mobilidade elétrica continuou igualmente a ganhar expressão, refletindo-se no crescimento significativo do número de veículos elétricos em circulação e na expansão da infraestrutura de carregamento. Este crescimento, embora positivo do ponto de vista ambiental, veio também evidenciar novos desafios ao nível da gestão do espaço público, exigindo uma monitorização contínua e uma adaptação progressiva dos instrumentos de regulação.

Ao nível do estacionamento, a EMEL manteve a sua atuação orientada para o ordenamento do espaço público, a proteção das necessidades dos residentes e a promoção da mobilidade e de uma utilização mais eficiente do espaço urbano.

Num contexto de transformação dos padrões de utilização, a empresa assegurou a gestão equilibrada da oferta disponível, respondendo às exigências crescentes da cidade.

Destaca-se ainda a adaptação da atividade de fiscalização, nomeadamente no âmbito da regulação de novas dinâmicas urbanas, com particular incidência sobre os veículos de animação turística, o que implicou um ajustamento significativo da operação.

O investimento realizado em 2025 atingiu níveis particularmente relevantes, refletindo o compromisso da EMEL com a concretização de projetos estruturantes para a cidade, designadamente ao nível das infraestruturas de mobilidade, da rede de parques de estacionamento e dos sistemas tecnológicos de suporte à operação.

Este percurso foi acompanhado por uma evolução da organização, com o reforço das equipas e a valorização progressiva dos recursos humanos, num contexto de crescente exigência operacional e de diversificação das áreas de intervenção da empresa.

O exercício de 2025 evidenciou a capacidade de resposta da EMEL a novos desafios, bem como a necessidade de continuar a ajustar e a aperfeiçoar os instrumentos de gestão, num ambiente urbano em constante transformação.

Importa ainda destacar o empenho, a dedicação e o profissionalismo de todos os trabalhadores da EMEL, cujo contributo foi determinante para a concretização dos resultados alcançados ao longo do ano.

A EMEL continuará, nos próximos anos, a afirmar-se como um agente central da mobilidade urbana em Lisboa, contribuindo para uma cidade mais acessível, eficiente e sustentável, ao serviço de todos os que nela vivem, trabalham ou visitam.

O Conselho de Administração

Lisboa, 23 de março de 2026

SUMÁRIO EXECUTIVO

A EMEL prosseguiu, em 2025, a sua atividade ao serviço da mobilidade urbana da cidade de Lisboa, num contexto marcado pela crescente pressão sobre o espaço público, pela necessidade de reforçar a sustentabilidade dos sistemas de transporte e pela exigência de soluções cada vez mais integradas para a gestão da circulação e do estacionamento.

Ao longo do ano, a empresa continuou a afirmar-se como um agente central na implementação da política de mobilidade do Município, combinando a gestão do estacionamento com o desenvolvimento de infraestruturas, serviços e soluções tecnológicas orientadas para uma cidade mais acessível, equilibrada e sustentável.

Neste quadro, manteve-se a lógica de reinvestimento dos recursos gerados pela regulação do estacionamento na melhoria do sistema de mobilidade urbana, reforçando uma abordagem assente na eficiência, na inovação e numa visão de economia circular aplicada à utilização do espaço público.

MOBILIDADE

No domínio da mobilidade ciclável, a EMEL reforçou em 2025 o seu papel na expansão e consolidação da rede ciclável da cidade de Lisboa.

Ao longo do ano foram construídos 5,1 km de novas ciclovias, com destaque para intervenções estruturantes como a Avenida Álvaro Pais e o viaduto ciclopedonal da Avenida Gago Coutinho, reforçando a continuidade e conectividade da rede.

Em paralelo, foi significativamente alargada a rede de soluções de circulação partilhada, com a implementação de 60,7 km de vias 30+BICI, em zonas onde a segregação física não é possível e é absolutamente prioritário induzir a acalmia de tráfego.

A EMEL assegurou ainda a manutenção da infraestrutura existente, com intervenções em 23,4 km de ciclovias, garantindo condições adequadas de segurança e utilização ao longo da rede.

Estas intervenções contribuíram para a densificação da rede ciclável da cidade e para a sua crescente utilização como alternativa de mobilidade urbana.

A expansão e consolidação da rede ciclável tem vindo a criar condições para uma maior utilização do modo ciclável na cidade, contexto no qual o

sistema de bicicletas partilhadas GIRA assume um papel cada vez mais relevante enquanto solução de mobilidade urbana.

Ao longo do ano foram realizadas 3,2 milhões de viagens, o que representa um crescimento de 13,6% face a 2024, evidenciando uma utilização cada vez mais regular e integrada nas deslocações quotidianas.

Esta evolução foi acompanhada pela expansão da rede, que atingiu 195 estações em operação (+21 que em 2024), reforçando a cobertura territorial do sistema e aproximando-o do objetivo de garantir o acesso aos utilizadores, que encontrarão sempre uma estação na Cidade a menos de 10 minutos de distância a pé.

No seu conjunto, estes indicadores confirmam a crescente maturidade do sistema e a sua integração nos padrões de mobilidade urbana da cidade.

A mobilidade elétrica continuou a afirmar-se como uma componente relevante do sistema de mobilidade urbana da cidade.

No final de 2025 encontravam-se em vigor mais de 41 mil dísticos verdes, refletindo o forte crescimento da adoção de veículos elétricos e o impacto deste instrumento na promoção de soluções de mobilidade de baixas emissões.

Este crescimento, particularmente expressivo nos últimos anos, evidencia o sucesso da medida, ao mesmo tempo que reforça a necessidade de acompanhar os seus efeitos no funcionamento do sistema de estacionamento, designadamente ao nível da rotação e da gestão da procura, num contexto marcado por intensos movimentos pendulares para a cidade.

Paralelamente, prosseguiu o desenvolvimento da rede de carregamento LEVE, com a entrada em operação de novos pontos na via pública e a expansão da oferta em parques de estacionamento, reforçando a cobertura territorial da infraestrutura.

Apesar da tendência global de crescimento da utilização da rede, registaram-se constrangimentos operacionais nos últimos meses do ano, associados a episódios de vandalismo que afetaram a disponibilidade de alguns equipamentos, com particular impacto no HUB de carregamento rápido na freguesia de Belém.

A EMEL assegurou, em 2025, a gestão da rede semafórica da cidade de Lisboa, desempenhando um papel central na regulação da circulação urbana e na melhoria das condições de fluidez e segurança rodoviária.

Prosseguiu o processo de modernização da rede, encontrando-se em fase final a integração das interseções no sistema centralizado de gestão de tráfego, reforçando a capacidade de monitorização e otimização dos fluxos de circulação.

A par das intervenções na infraestrutura e na operação do sistema de mobilidade, a EMEL continuou a investir na promoção de comportamentos mais conscientes e sustentáveis.

Em 2025, o projeto Pela Cidade Fora envolveu cerca de 6 000 alunos, através da realização de 273 atividades, em 51 escolas da cidade de Lisboa, reforçando a sensibilização das gerações mais jovens para a utilização responsável do espaço público e dos diferentes modos de deslocação.

Este projeto afirma-se como uma componente essencial da intervenção da EMEL na mobilidade urbana, contribuindo para a formação de uma cultura de mobilidade mais segura, equilibrada e sustentável.

ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA

O estacionamento na via pública manteve-se, em 2025, como um dos principais instrumentos de ordenamento do espaço público e de financiamento das políticas de mobilidade na cidade de Lisboa.

No final do ano encontravam-se em exploração 102 778 lugares, dos quais 82 253 tarifados, 15 032 reservados a residentes e 5 493 com reserva noturna.

Apesar da estabilidade da estrutura tarifária, registou-se uma diminuição das horas vendidas, num contexto marcado pelo crescimento do número de veículos com dístico verde e pela consequente alteração dos padrões de utilização do estacionamento, com impacto na disponibilidade de lugares e na pressão sobre o espaço público.

A operacionalização do sistema continuou a assentar num conjunto de atividades de suporte fundamentais, designadamente a sinalização, os meios de pagamento e o atendimento ao utilizador.

Em 2025 foi assegurada a recuperação e manutenção de cerca de 19,5 mil lugares e realizadas intervenções em mais de 3 600 sinais verticais, assegurando a legibilidade das regras de utilização do espaço público e apoiando a atividade de fiscalização.

No domínio dos meios de pagamento, consolidou-se a tendência de digitalização, com os pagamentos eletrónicos a representarem cerca de 74% da receita, num contexto em que a rede de parquímetros — que totalizava 3

229 equipamentos — continua a implicar uma operação exigente, sujeita a níveis relevantes de manutenção e a ocorrências de vandalismo.

REGULAÇÃO DO ESTACIONAMENTO

A atividade de regulação continuou a assumir um papel central na gestão do espaço público, com uma atuação orientada para a proteção da mobilidade pedonal, das condições de estacionamento dos residentes e da fluidez da circulação.

Em 2025 destacou-se a nova operação dirigida aos veículos de animação turística, designadamente tuk-tuks, no âmbito da qual foram detetadas mais de 16 mil infrações entre abril e dezembro, num universo estimado de cerca de 1 200 veículos a operar na cidade.

Esta operação implicou uma forte mobilização de recursos e uma reorientação da atividade de fiscalização, com impacto na intensidade da fiscalização regular do estacionamento.

Em paralelo, foi reforçado o efetivo com a admissão de 28 novos agentes, permitindo retornar a uma normalização progressiva da operação ao longo do segundo semestre.

A nova operação também teve impacto no serviço de Contraordenações, pois implicou a adaptação de procedimentos operacionais e administrativos no tratamento das infrações associadas.

Ao longo de 2025 verificou-se, ainda, um período de adaptação operacional associado à evolução dos sistemas de suporte ao processo contraordenacional, que condicionou temporariamente o ritmo de notificação de autos, refletindo-se no volume global de notificações efetuadas.

Apesar destes constrangimentos, o sistema evidenciou sinais de normalização ao longo do segundo semestre, com impacto já visível nos níveis de cobrança registados no início de 2026.

RESIDENTES

O estacionamento de residentes manteve-se como uma prioridade central da política de gestão do estacionamento na cidade de Lisboa, procurando garantir condições adequadas para quem vive nas áreas mais pressionadas.

No final de 2025, os lugares reservados a residentes e famílias numerosas representavam cerca de 15 mil lugares, correspondendo a

aproximadamente 17% do total de lugares tarifados, mantendo-se como um dos pilares do sistema.

A evolução recente evidencia, contudo, uma pressão crescente sobre este modelo. Apesar de o número de dísticos de residente ter estabilizado (cerca de 128 mil) e da diminuição das horas de estacionamento de rotação vendidas, a perceção de dificuldade em encontrar estacionamento manteve-se elevada, refletindo alterações nos padrões de utilização do espaço público.

Entre os fatores que contribuem para esta pressão destaca-se o crescimento muito significativo do número de dísticos verdes, que permitem o estacionamento gratuito e têm vindo a alterar o equilíbrio do sistema.

Face às limitações físicas do espaço público, a EMEL tem vindo a promover soluções complementares, destacando-se a avença R24, que permite o estacionamento em parques a um preço acessível, mediante a renúncia ao dístico de residente.

Em 2025, esta modalidade registou um crescimento de cerca de 18% nas adesões, confirmando a procura crescente por soluções de estacionamento fora da via pública e evidenciando o papel dos parques como complemento ao sistema.

ESTACIONAMENTO EM PARQUES

A rede de parques de estacionamento da EMEL continuou a afirmar-se como complemento essencial ao sistema da via pública, contribuindo para reduzir a pressão sobre o espaço urbano e oferecer soluções adequadas para estadias de maior duração.

Em 2025, a rede integrou 42 parques, totalizando 7 061 lugares, registando-se um reforço da capacidade face a 2024 (+8%), designadamente com a entrada em exploração do Parque Navegante da Azinhaga da Cidade, orientado para a intermodalidade e para a captação de movimentos pendulares, bem como com a conclusão do parque do Bahuto, numa zona de elevada pressão residencial.

Destaca-se igualmente o desenvolvimento da rede de Parques Navegante, estando quase concluído o novo parque da Pontinha Sul, que reforçará significativamente a oferta numa zona estratégica da cidade.

Foi ainda implementada uma solução complementar de utilização de capacidade instalada através de protocolo com o LIDL, permitindo ampliar

a oferta de estacionamento noturno de residentes. Os resultados deste protocolo permitirão avaliar novas soluções semelhantes no futuro.

A crescente procura por soluções de estacionamento fora da via pública, nomeadamente por parte dos residentes, confirma o papel dos parques como componente estruturante de um modelo de mobilidade mais eficiente e sustentável.

INOVAÇÃO

A inovação manteve-se como um eixo estratégico da EMEL, com destaque para a participação em projetos europeus e para o reforço da componente digital na gestão da mobilidade.

Em 2025, prosseguiu o desenvolvimento de iniciativas como o DeployEMDS e o arranque do projeto TISGRADE, orientados para a partilha e utilização de dados de mobilidade à escala europeia.

No plano dos sistemas de informação, destacou-se o desenvolvimento de soluções estruturantes, incluindo a evolução das plataformas de integração de dados e o reforço das infraestruturas tecnológicas, com impacto na eficiência operacional e na qualidade do serviço.

RECURSOS HUMANOS

Em 2025, a EMEL reforçou a sua capacidade operacional, atingindo 810 colaboradores, o que representa um crescimento relevante face a 2024 (+37).

Este aumento esteve diretamente associado ao reforço das equipas no terreno, em particular na fiscalização – incluindo a nova operação dirigida aos veículos de animação turística – e à expansão dos sistemas de mobilidade, com destaque para o GIRA.

O esforço de recrutamento e integração permitiu assegurar a resposta às novas exigências operacionais, tendo sido recrutados colaboradores maioritariamente para as áreas de estacionamento e mobilidade. Em paralelo, foi garantida a rápida formação e capacitação dos novos agentes, mesmo num contexto de elevada exigência operacional.

Os gastos com pessoal registaram um crescimento, refletindo não apenas o aumento do efetivo, mas também a valorização progressiva das equipas, após um período prolongado de contenção, bem como a crescente complexidade e exigência das funções desempenhadas.

INVESTIMENTO

O investimento da EMEL atingiu, em 2025, 9,3 milhões de euros, o valor mais elevado dos últimos anos, representando um crescimento de +33,6% face a 2024.

Este esforço concentrou-se sobretudo em infraestruturas de estacionamento e requalificação do espaço público para o estacionamento, que representaram cerca de 78% do investimento total, incluindo projetos estruturantes como os parques da Pontinha Sul, Travessa do Bahuto e Azinhaga da Cidade.

No domínio da mobilidade, destacam-se os investimentos na expansão do sistema GIRA e na rede de mobilidade elétrica, bem como o reforço dos sistemas tecnológicos de suporte à operação.

Em articulação com os Contratos de Mandato – com uma execução de 4,1 milhões de euros – a EMEL assegurou a concretização de projetos relevantes para a cidade e a preparação de novas intervenções, consolidando a sua capacidade de resposta às necessidades de mobilidade urbana. Órgãos Sociais

ÓRGÃOS SOCIAIS

ASSEMBLEIA GERAL

A Assembleia Geral da EMEL é constituída pelo seu único acionista, a Câmara Municipal de Lisboa (CML), cujo representante é designado nos termos do n.º 2 do artigo 26.º da lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, exercendo, em cada Assembleia Geral, o mandato expresso que o Município previamente lhe conferir. Reúne ordinariamente duas vezes por ano, uma para aprovação dos instrumentos de gestão previsional e outra para apreciação das contas do exercício. Para além disso poderá haver lugar à realização de assembleias extraordinárias sempre que sejam convocadas nos termos legais.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

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

Presidente: Carlos Manuel dos Santos Batista da Silva

Vogal: Pedro Vieira Sales Pereira

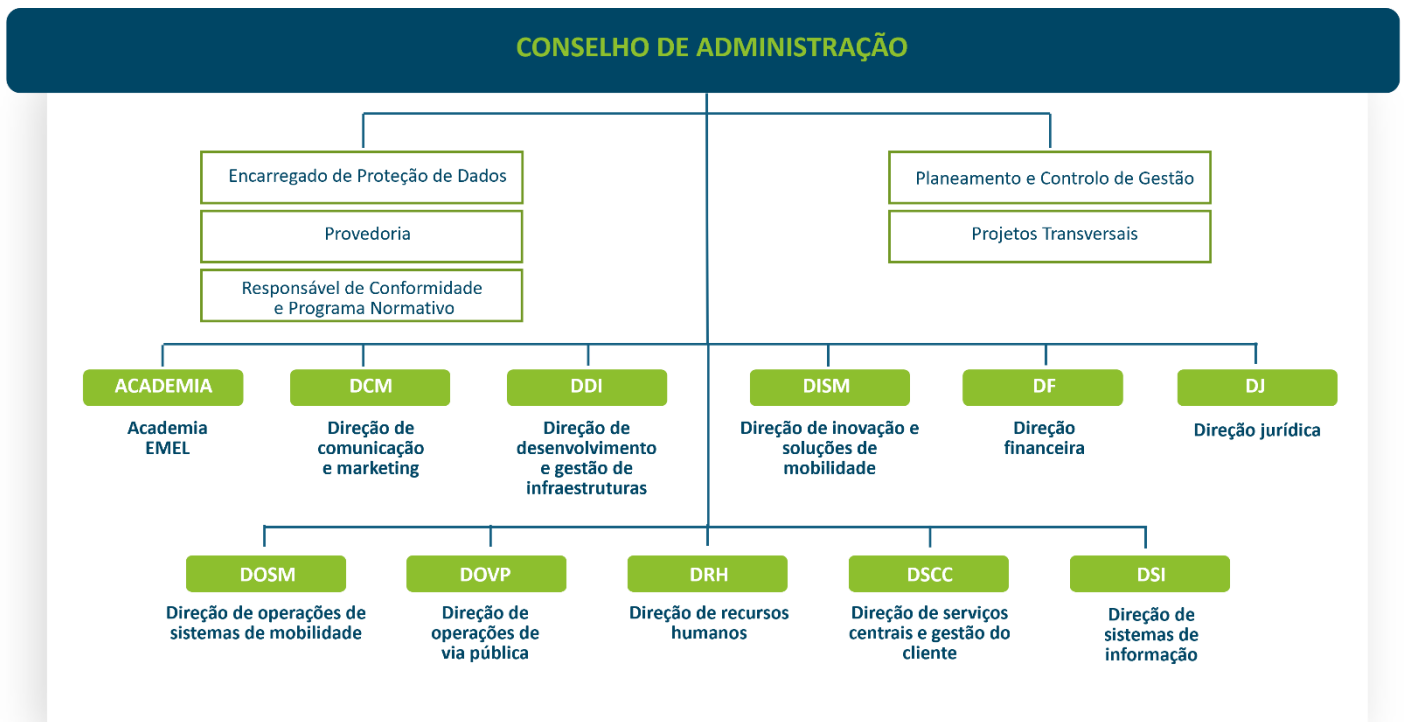
Vogal: Ana Margarida Salina Ferro de Beça Carmona Rodrigues

FISCAL ÚNICO

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

ESTRUTURA DA EMPRESA

A estrutura orgânica da EMEL sofreu uma alteração correspondente à dissolução da Direção de Assistência Técnica, cujas competências foram redistribuídas por outras Direções e Departamentos da empresa. Por seu turno, as competências do organismo responsável pelas Relações com a Imprensa foram integradas na Direção de Comunicação Marketing e Relações Externas.



INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana constitui hoje um dos principais fatores que condicionam a qualidade de vida nas cidades contemporâneas. A crescente pressão sobre o espaço público, a necessidade de garantir acessibilidade aos diferentes territórios da cidade e os desafios associados à transição energética e climática exigem soluções cada vez mais integradas, capazes de equilibrar eficiência, inclusão, sustentabilidade e equidade na utilização do espaço urbano.

Neste contexto, a EMEL tem vindo a afirmar-se como um agente central na implementação da política de mobilidade da cidade de Lisboa. Partindo da sua missão histórica na gestão e ordenamento do estacionamento, a empresa tem progressivamente alargado o seu âmbito de intervenção, assumindo responsabilidades relevantes na promoção da mobilidade ativa, na infraestruturação da mobilidade elétrica, na operação de sistemas partilhados de transporte e na implementação de soluções tecnológicas inovadoras de apoio à gestão da circulação em Lisboa.

De forma transversal a esta evolução encontra-se um princípio que tem vindo a assumir crescente relevância na estratégia da empresa: a aplicação de uma lógica de economia circular à gestão da mobilidade urbana.

Neste modelo, os recursos gerados pela regulação e gestão do estacionamento são reinvestidos na melhoria do sistema de mobilidade da cidade, apoiando o desenvolvimento de infraestruturas, serviços e soluções tecnológicas que promovem uma utilização mais eficiente do espaço público e incentivam formas de deslocação mais sustentáveis.

Assim, instrumentos de regulação urbana, como o estacionamento ordenado, transformam-se em alavancas de investimento em soluções que contribuem para uma cidade mais acessível, eficiente e ambientalmente sustentável.

Ao longo do último ano, a atividade da EMEL continuou a refletir esta abordagem integrada, combinando a gestão operacional de serviços essenciais com o desenvolvimento de novos projetos destinados a melhorar o funcionamento global do sistema de mobilidade urbana.

Neste relatório apresentam-se, em primeiro lugar, os principais desenvolvimentos registados no domínio da mobilidade urbana, incluindo a expansão da rede ciclável da cidade, a evolução do sistema de bicicletas partilhadas GIRA, o desenvolvimento da rede de carregamento para veículos elétricos LEVE e a gestão da rede semafórica da cidade. Estes

instrumentos têm vindo a assumir um papel crescente na promoção de formas de deslocação mais sustentáveis e na melhoria das condições de circulação e segurança no espaço público.

Neste âmbito, importa ainda destacar iniciativas de sensibilização e educação para a mobilidade, como o programa Pela Cidade Fora, que procura promover junto dos mais jovens uma relação mais consciente e responsável com o espaço público e os diferentes modos de deslocação na cidade.

Depois, o relatório aborda a evolução das atividades associadas à gestão do estacionamento na cidade, tanto na via pública como na rede de parques de estacionamento. O ordenamento do estacionamento continua a constituir um instrumento fundamental de política urbana, permitindo gerir a pressão sobre o espaço público, promover a rotatividade dos lugares e apoiar a acessibilidade, ordenada, a zonas residenciais, comerciais e de serviços.

Associadas a estas áreas operacionais surgem igualmente as atividades de suporte indispensáveis ao funcionamento do sistema, designadamente a fiscalização, a gestão das contraordenações, a manutenção da sinalização e equipamentos urbanos, os sistemas de pagamento do estacionamento e os serviços de atendimento ao cliente.

O relatório inclui igualmente referências ao desenvolvimento de projetos de inovação e transformação digital, que têm vindo a reforçar a capacidade da EMEL para integrar dados, tecnologia e novos instrumentos de gestão da mobilidade urbana. Em paralelo, são apresentadas iniciativas de comunicação e de relacionamento com a cidade, que procuram promover uma maior compreensão das políticas de mobilidade e incentivar comportamentos mais responsáveis e sustentáveis na utilização do espaço público.

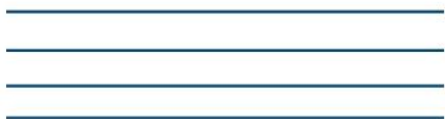
A evolução da organização e das suas equipas constitui também um elemento relevante da atividade da empresa. Neste contexto, o relatório aborda a capacidade que a empresa teve de responder a novos desafios da cidade, apresentando uma caracterização da evolução dos recursos humanos da EMEL e das iniciativas de formação e capacitação desenvolvidas ao longo do ano, essenciais para responder às exigências colocadas pela transformação do sistema de mobilidade urbana.

Por fim, apresentam-se os principais resultados económicos e financeiros do exercício e a evolução do investimento realizado, evidenciando o esforço desenvolvido pela empresa na modernização das suas infraestruturas e na implementação de novos projetos ao serviço da mobilidade da cidade.



01

MOBILIDADE



A mobilidade urbana é uma dimensão central na gestão do espaço público, exigindo soluções integradas que conciliem eficiência na circulação, sustentabilidade ambiental e qualidade de vida urbana.

No âmbito das competências atribuídas pelo Município, a EMEL desempenha um papel cada vez mais abrangente neste domínio, intervindo em diferentes dimensões do sistema de mobilidade da cidade.

A EMEL continua empenhada em assumir um papel no desenvolvimento de soluções de mobilidade urbana mais sustentáveis, eficientes e seguras na cidade de Lisboa.

A atuação da empresa estende-se desde a implementação e manutenção de infraestruturas de suporte aos modos suaves de transporte, designadamente através da construção e manutenção da rede ciclável, até à operação de serviços de mobilidade partilhada, como o sistema de bicicletas GIRA.

Paralelamente, a EMEL tem vindo a desenvolver soluções destinadas a apoiar a transição energética no setor dos transportes, através da promoção da mobilidade elétrica e da expansão da infraestrutura de carregamento de veículos elétricos, um caminho ativo para a descarbonização.

A empresa assegura igualmente a modernização e gestão da rede semaforica da cidade, desempenhando um papel determinante na regulação da circulação e na otimização dos fluxos de tráfego urbano.

A estas funções soma-se ainda a gestão de diferentes percursos pedonais mecanicamente assistidos que facilitam o acesso à colina do Castelo, contribuindo para melhorar a acessibilidade pedonal em zonas de forte declive da cidade.

Completando a circularidade da sua atuação, a EMEL tem vindo a desenvolver iniciativas de sensibilização e educação para a mobilidade sustentável, dirigidas às gerações mais jovens, promovendo uma utilização mais responsável e consciente do espaço público.

As secções seguintes apresentam as principais iniciativas desenvolvidas pela empresa em 2025 neste domínio.

1.1. MOBILIDADE CICLÁVEL

A EMEL tem vindo a assumir um papel central no desenvolvimento da mobilidade ciclável na cidade de Lisboa, contribuindo para a expansão e

densificação da rede de percursos dedicados à bicicleta e para a melhoria das condições de circulação deste modo de transporte.

Este trabalho insere-se na estratégia de mobilidade urbana da cidade, que tem vindo a atribuir crescente importância à promoção de modos de transporte mais sustentáveis, diversificando as opções de deslocação e contribuindo para a redução do impacto ambiental associado à circulação automóvel.

A expansão da rede ciclável tem permitido reforçar a articulação entre diferentes zonas da cidade e criar melhores condições de circulação para os utilizadores de bicicleta, promovendo deslocações mais seguras e confortáveis e contribuindo para a sua integração progressiva nas opções de mobilidade urbana.

Tirando partido desta infraestrutura, o sistema de bicicletas partilhadas GIRA continua a destacar-se como uma das peças mais relevantes de promoção da mobilidade ciclável em Lisboa.

1.1.1. REDE CICLÁVEL

A expansão da rede ciclável de Lisboa manteve em 2025 uma trajetória de crescimento sustentado, consolidando o papel da EMEL como agente central na densificação e qualificação desta infraestrutura estruturante para a mobilidade urbana.

Neste contexto, a EMEL tem vindo a afirmar-se como entidade executora, assegurando a concretização de intervenções que melhoram a continuidade dos percursos, reforçam a conectividade entre diferentes zonas da cidade e aumentam a capilaridade e a atratividade da rede para os utilizadores.

Ao longo do ano que passou, a empresa prosseguiu a construção de novos troços de ciclovia integrados na rede da cidade, acrescentando novos percursos à infraestrutura já implementada em anos anteriores, contribuindo assim para a densificação da infraestrutura dedicada ao modo ciclável e terminando com diversas descontinuidades na rede existente.

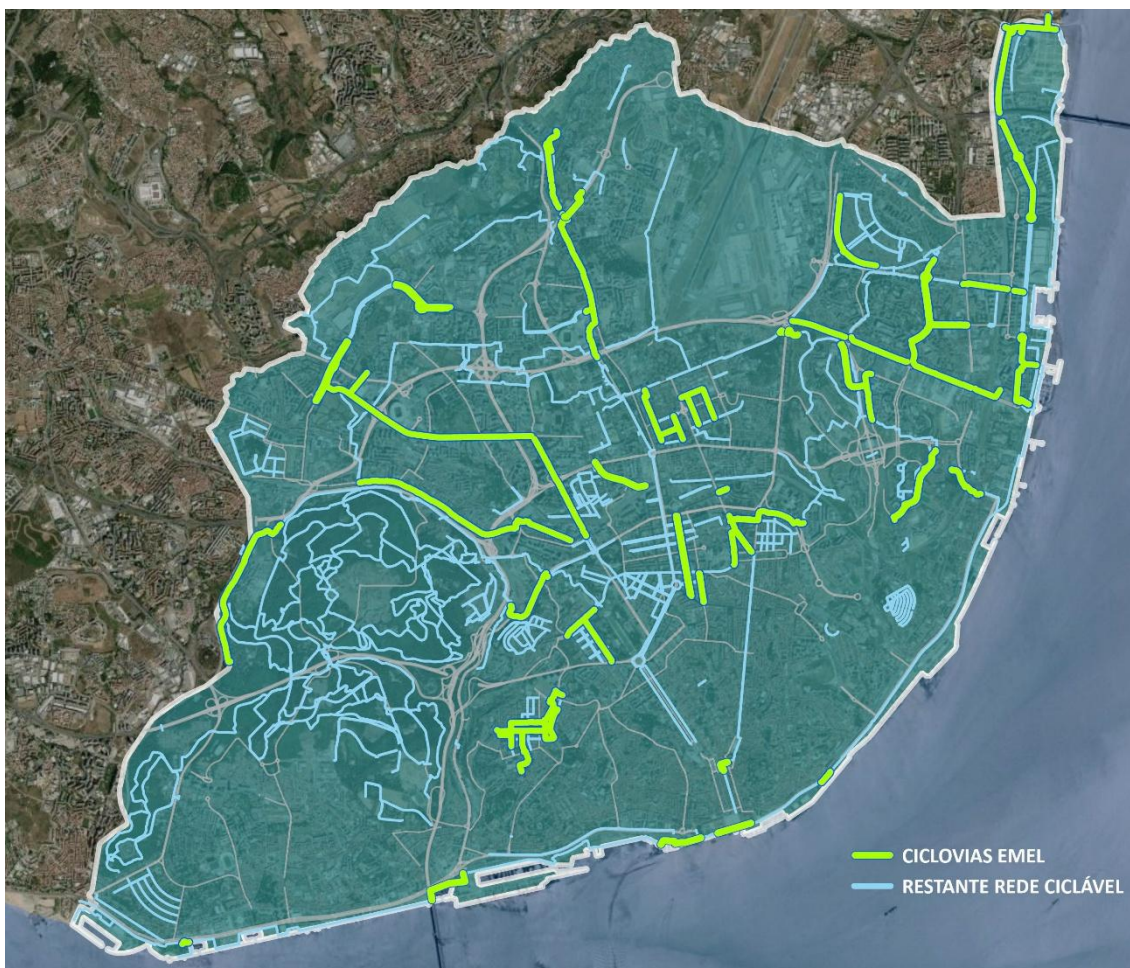


Figura 1-1 Rede Ciclável Existente na Cidade de Lisboa

Em 2025, a EMEL concluiu a construção de 5,135 quilómetros de ciclovias, reforçando de forma concreta a rede ciclável da cidade, com destaque para:

- Avenida Álvaro Pais: 1,60 km
- Viaduto ciclopedonal da Avenida Gago Coutinho: 0,76 km
- Descontinuidades da Frente Ribeirinha
 - ✓ Terreiro do Paço: 0,46 km
 - ✓ Cais do Sodré: 0,63 km
 - ✓ Doca de Santo Amaro: 0,66 km

A implementação de infraestrutura ciclável em meio urbano apresenta elevada complexidade técnica e operacional. Neste domínio, a EMEL consolidou uma capacidade de execução reconhecida, materializada em projetos de elevada visibilidade e impacto na cidade.

Destaca-se, em 2025, a entrada em funcionamento do viaduto ciclopedonal sobre a Avenida Gago Coutinho, uma infraestrutura estruturante que

reforça de forma decisiva a conectividade da rede ciclável, assegurando a ligação entre a zona oriental e os principais eixos de acesso ao centro da cidade.



Figura 1-2 Ponte Ciclopedonal da Avenida Almirante Gago Coutinho



Figura 1-4 Troço de ciclovia na Azinhaga da Cidade

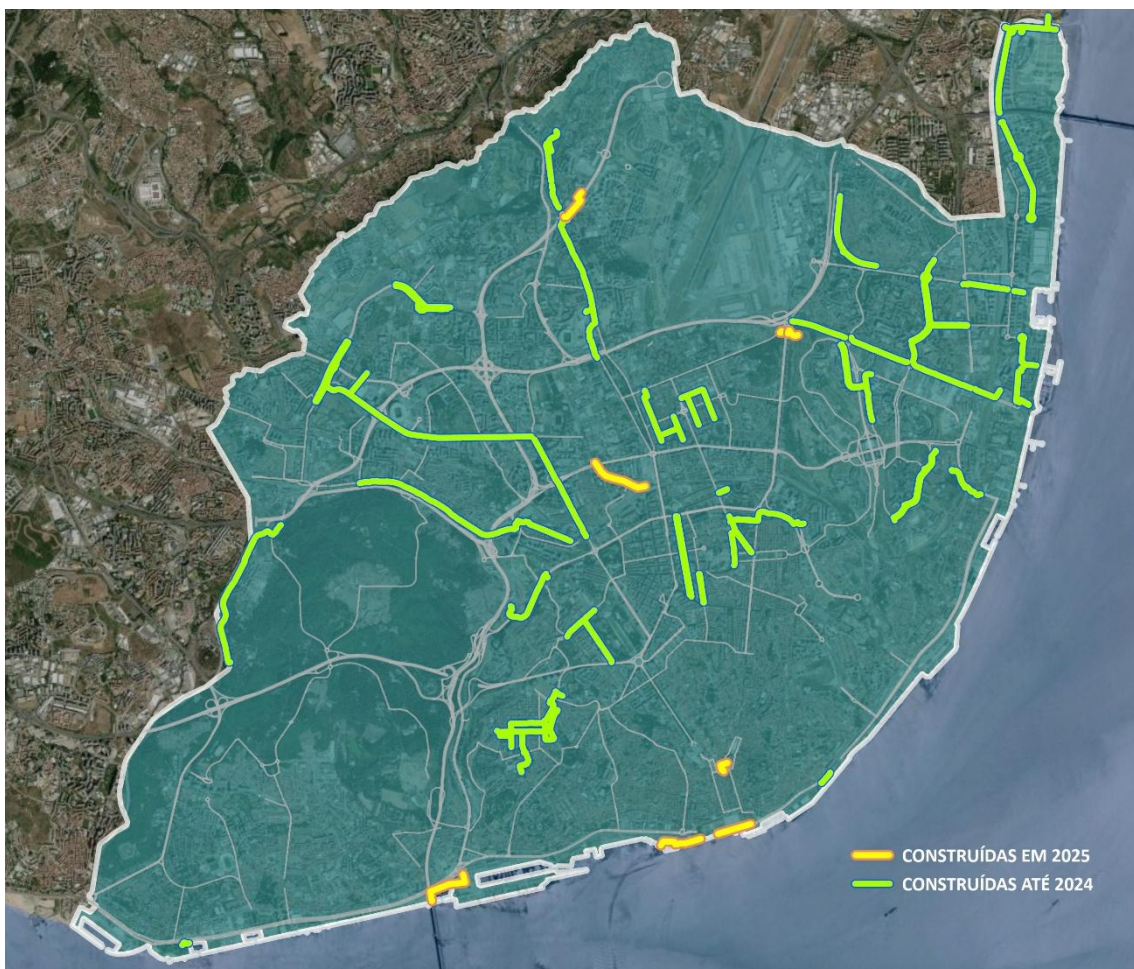


Figura 1-3 Rede Ciclável de Lisboa construída pela EMEL

Para além da construção de ciclovias segregadas, a EMEL tem vindo a afirmar soluções de circulação partilhada, designadamente através das vias 30+Bici, que permitem alargar de forma significativa a cobertura territorial da rede ciclável.

Em 2025, foram implementados 60,7 quilómetros de vias 30+Bici, representando um contributo decisivo para a expansão da rede ciclável em zonas onde a segregação física não é possível.



Figura 1-5 Vias 30+Bici Implementada pela EMEL em 2025

A melhoria da rede ciclável não se esgota na sua expansão: em 2025 a EMEL assegurou a manutenção de 23,4 quilómetros de ciclovias, garantindo condições de segurança, continuidade e qualidade da infraestrutura existente.

A manutenção da rede ciclável assume uma importância crescente num contexto de rápida expansão da infraestrutura, exigindo uma atuação contínua e planeada que assegure a sua operacionalidade ao longo do tempo.

Neste domínio, a intervenção da EMEL tem vindo a garantir não apenas a conservação física dos percursos, mas também a sua legibilidade e adequação às condições reais de utilização, contribuindo para a confiança dos utilizadores e para a consolidação do modo ciclável na cidade.



Figura 1-6 Ciclovias Alvo de Manutenção pela EMEL 2025

As intervenções de construção e manutenção da rede ciclável realizadas em 2025 foram enquadradas pelo Contrato de Mandato celebrado com o Município de Lisboa, instrumento que continuará a suportar a execução destas operações ao longo de 2026.

A expansão e qualificação da rede ciclável constitui um fator determinante para a consolidação do modo ciclável na cidade, criando as condições necessárias para uma utilização mais intensiva e regular da bicicleta nas deslocações quotidianas. Neste contexto, o GIRA afirma-se como a principal solução de mobilidade partilhada associada a esta infraestrutura.

1.1.2. GIRA

Com mais de 3,2 milhões de viagens realizadas em 2025, o GIRA afirma-se como uma solução central da mobilidade ciclável na cidade de Lisboa.

A expansão da rede ciclável de Lisboa tem vindo a criar condições cada vez mais favoráveis à utilização da bicicleta nas deslocações quotidianas na cidade.

Assente nesta infraestrutura em crescimento, o GIRA continua a afirmar-se como uma das principais soluções de mobilidade ciclável urbana, facilitando deslocações de curta distância e contribuindo para a integração progressiva deste modo de transporte nas opções de mobilidade dos lisboetas.

Ao longo dos últimos anos, o sistema tem vindo a registar uma crescente adesão por parte dos utilizadores, refletindo a maior maturidade da rede, o alargamento da cobertura territorial das estações e a crescente integração do GIRA nos padrões de mobilidade da cidade.

Em 2025 esta tendência voltou a confirmar-se, tendo o número de viagens realizadas no sistema atingido 3 206 654, valor que representa um crescimento de 13,6% face às 2 823 001 viagens registadas em 2024.

Este aumento traduz uma utilização cada vez mais regular do sistema e reforça o papel do GIRA como solução eficaz para deslocações urbanas de curta distância, bem como para a articulação com outros modos de transporte nas cadeias de mobilidade da cidade.

A trajetória seguida pela procura ao longo dos últimos anos evidencia a crescente relevância do sistema no panorama da mobilidade urbana de Lisboa, acompanhando a expansão da rede ciclável e a consolidação de hábitos de deslocação que incorporam progressivamente a utilização da bicicleta.

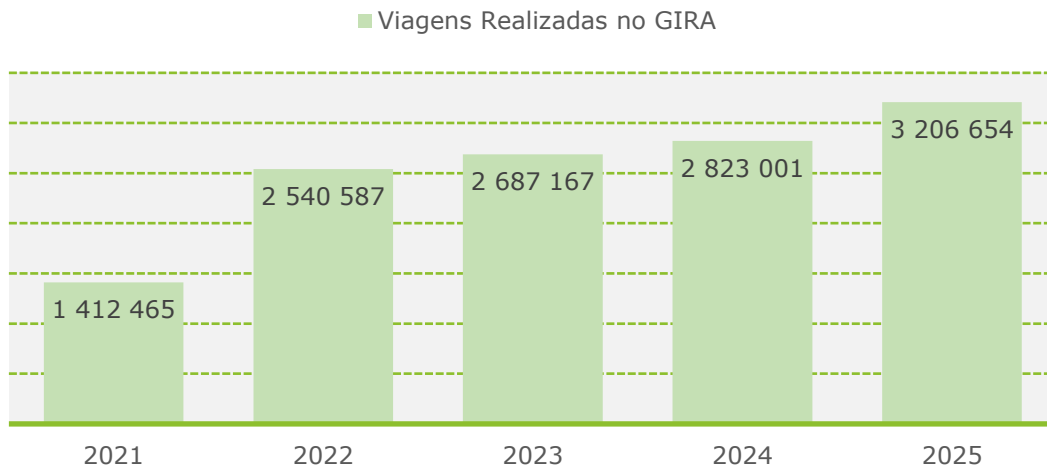


Gráfico 1-1 Evolução do número de viagens (superiores a dois minutos) no GIRA 2021 - 2025

A evolução anual da utilização do sistema confirma a consolidação do GIRA como uma solução de mobilidade urbana cada vez mais utilizada na cidade. Essa perspectiva pode ser complementada com a análise da distribuição mensal das viagens realizadas.

Ao longo de 2025 observa-se um padrão de utilização consistente, com níveis de procura mais elevados durante os meses de primavera e verão, acompanhando as condições mais favoráveis à utilização da bicicleta, e uma manutenção de níveis relevantes de utilização ao longo de todo o ano.

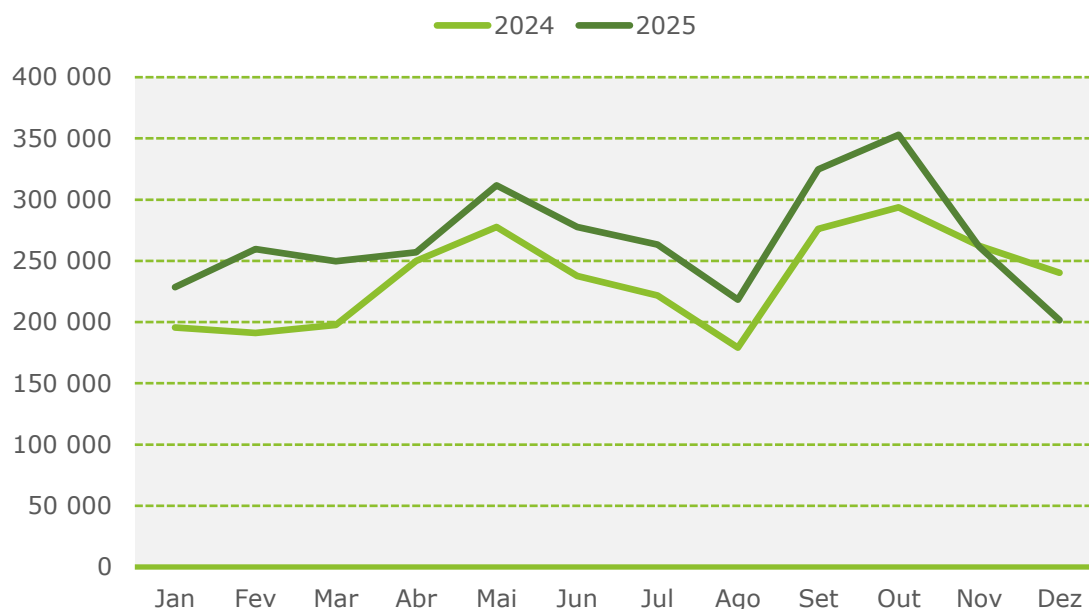


Gráfico 1-2 Evolução Mensal do Número de Viagens no GIRA 2024 - 2025

Esta dinâmica demonstra a crescente integração do GIRA nos padrões de mobilidade quotidiana da cidade, refletindo uma utilização regular do

sistema tanto em deslocações ocasionais como em viagens de carácter mais recorrente.

O crescimento da utilização do sistema tem sido acompanhado pela expansão da rede de estações e pela evolução da frota em operação, fatores essenciais para assegurar a cobertura territorial e a capacidade de resposta à procura registada.

A cobertura territorial da rede constitui um fator determinante para a conveniência do serviço, permitindo que os utilizadores encontrem uma estação próxima tanto do ponto de origem como do destino das suas deslocações. Por seu turno, a evolução da frota acompanha o alargamento da rede e a crescente utilização do sistema.

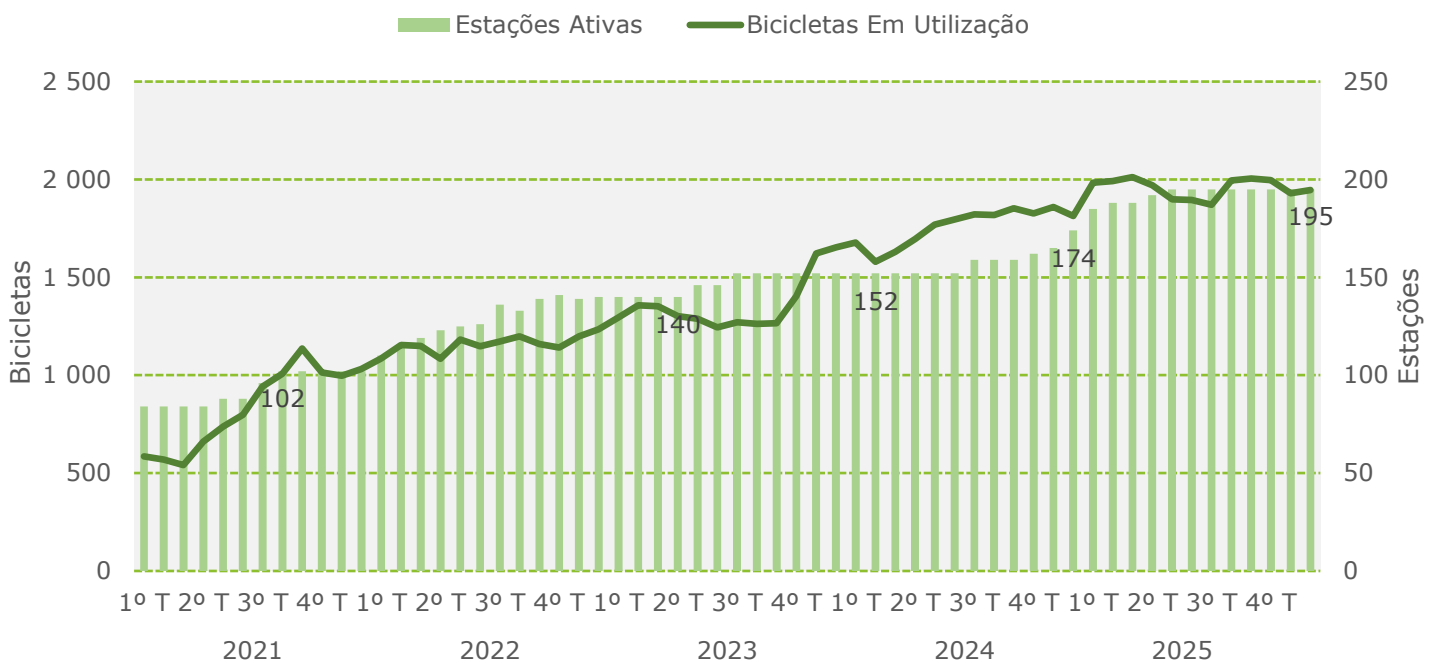


Gráfico 1-3 Evolução da Rede do GIRA 2021 - 2025

A expansão da rede de estações tem vindo a reforçar progressivamente a cobertura territorial do sistema, aproximando o acesso ao GIRA de um número crescente de zonas da cidade.

Em 2025 entraram em atividade 21 novas estações, chegando a rede a um total de 195. No final do ano, estavam já instaladas mais sete, com ativação prevista para breve.

Como em qualquer sistema de bicicletas partilhadas de grande escala, a operação do GIRA está sujeita a fatores operacionais diversos, incluindo necessidades de manutenção, ocorrências de vandalismo ou perturbações externas nos sistemas de suporte. A gestão destes fatores constitui uma

dimensão permanente da operação do sistema, exigindo intervenções regulares de reposição, manutenção e redistribuição da frota.

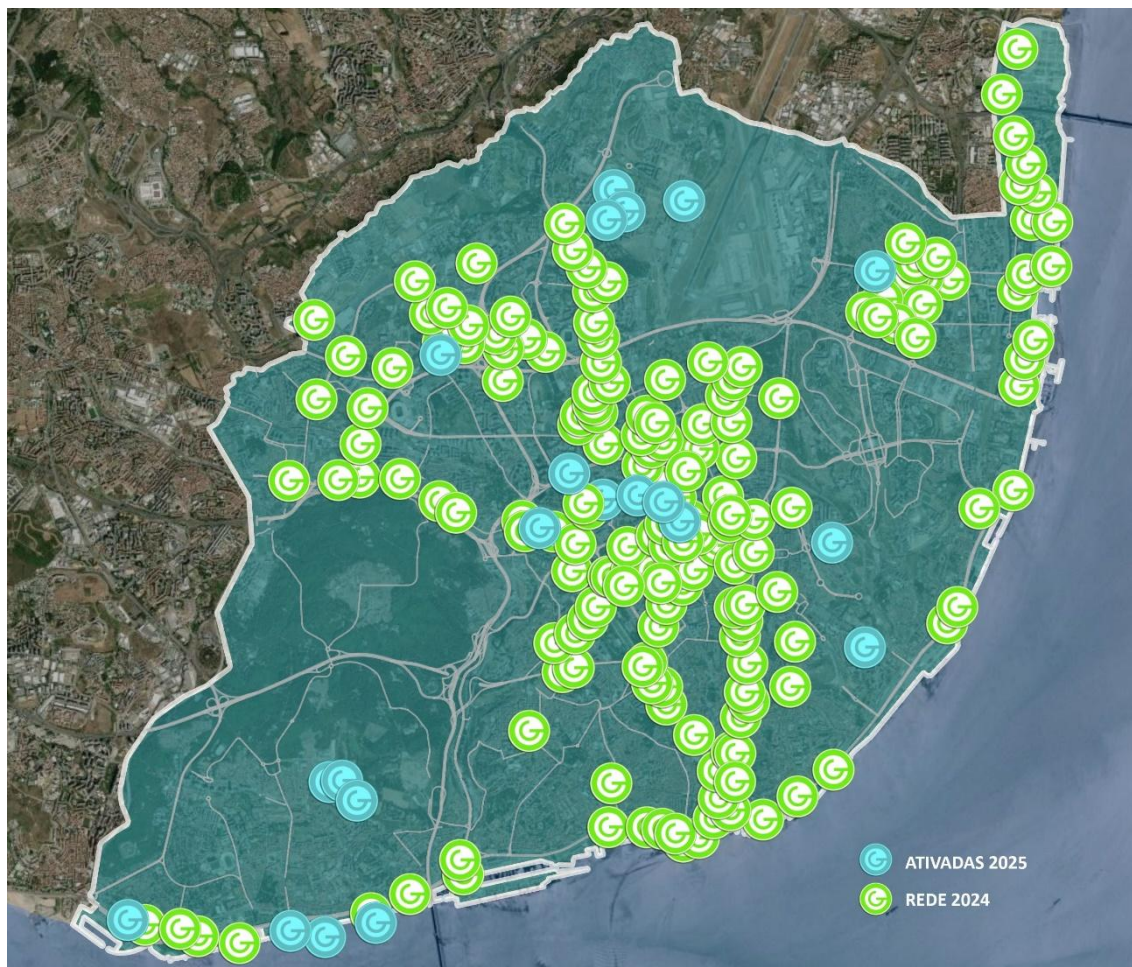


Figura 1-7 Mapa da Rede de Estações GIRA no Final de 2025

A consolidação da rede de estações é fundamental para a conveniência do sistema, permitindo reduzir as distâncias de acesso e aumentar a integração do GIRA nas preferências modais, ao mesmo tempo que ajuda a um balanceamento natural das bicicletas na rede, crescendo a confiança na utilização.

A expansão da rede de estações tem vindo a reforçar progressivamente a cobertura territorial do sistema GIRA, aproximando-o do objetivo municipal de assegurar que a generalidade dos residentes se encontra a uma distância inferior a dez minutos a pé de uma estação. Este critério de proximidade constitui um elemento central na conceção da rede, permitindo facilitar o acesso ao sistema e promover a utilização da bicicleta como alternativa viável nas deslocações quotidianas na cidade.

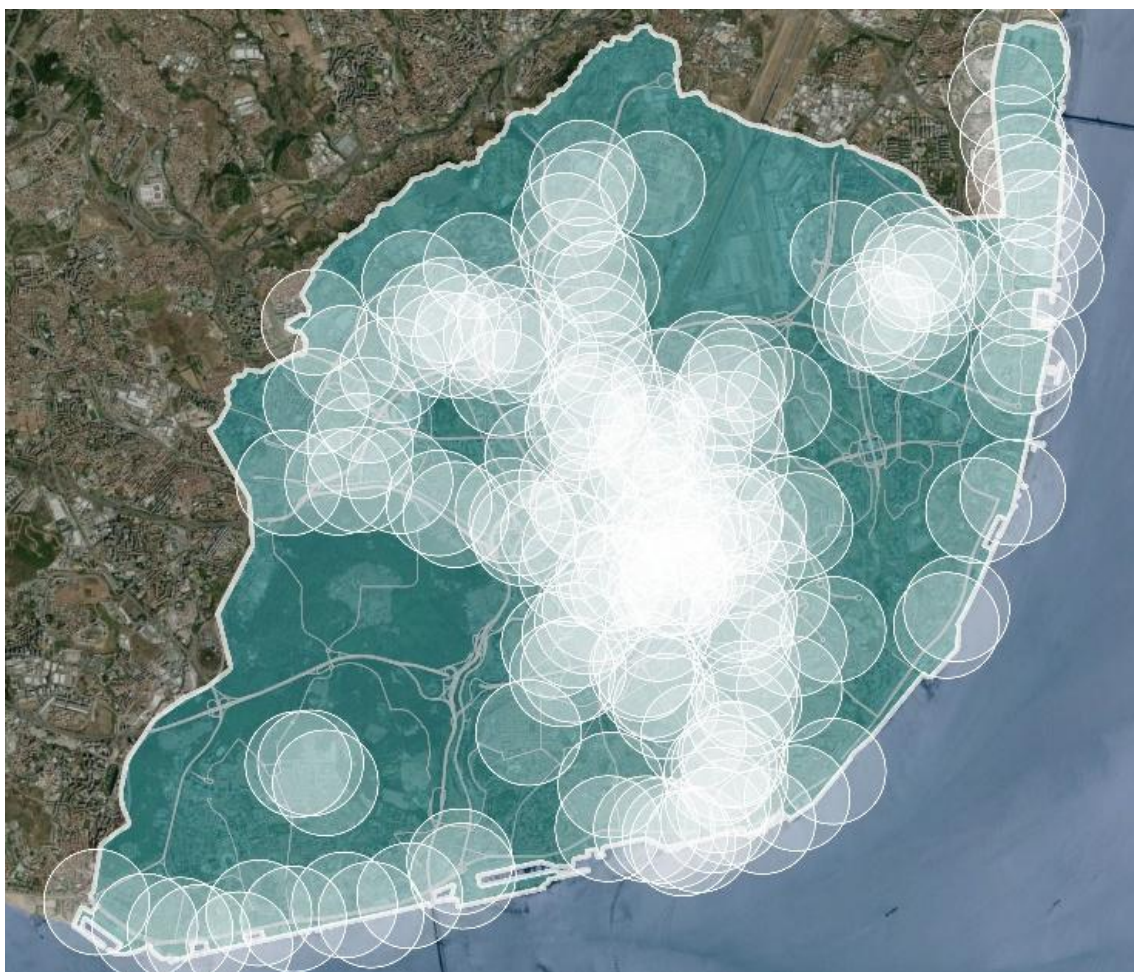


Figura 1-8 Cobertura da rede GIRA – raio de 10 minutos a pé (objetivo municipal de acessibilidade)



Figura 1-9 Estação GIRA na Rua Azevedo Neves

Para além da expansão da rede e da evolução da utilização do sistema, importa igualmente observar a evolução das diferentes modalidades de acesso ao GIRA, que refletem os padrões de utilização e a forma como os utilizadores recorrem ao sistema.

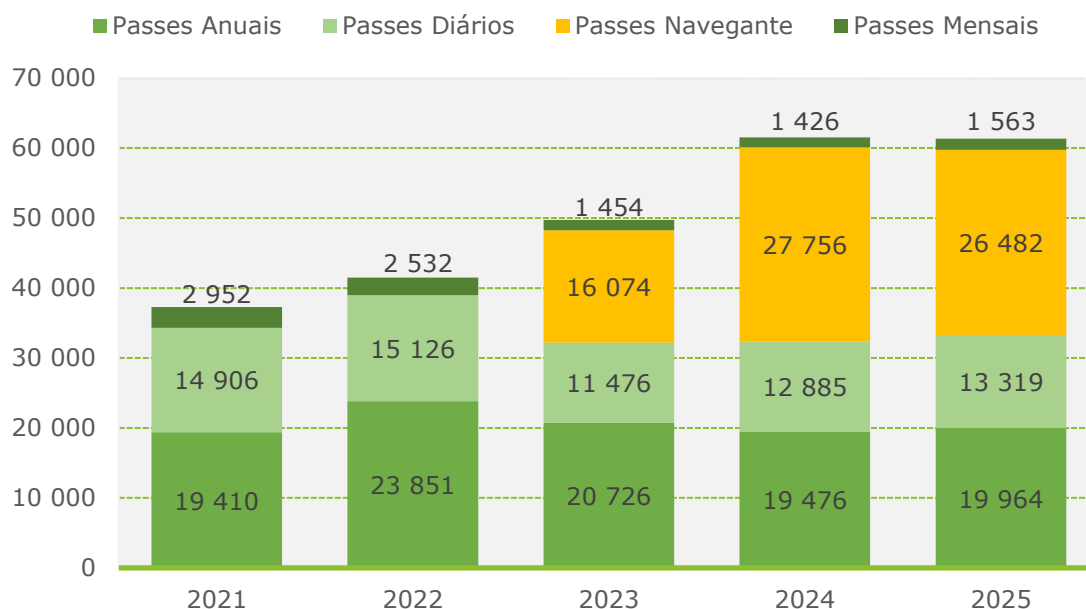


Gráfico 1-4 Evolução do Número de Passes de Acesso ao GIRA 2021 - 2025

A evolução dos títulos de acesso evidencia alterações nos padrões de utilização do sistema, designadamente após a integração do GIRA no passe Navegante, em 2023.

Esta integração contribuiu para reforçar a utilização do sistema no contexto das deslocações quotidianas, facilitando a articulação com outros modos de transporte.

Entre 2024 e 2025 o número de títulos de acesso ao sistema manteve-se relativamente estável, enquanto o número de viagens continuou a crescer. Esta evolução evidencia uma utilização mais intensiva do sistema e reforça a crescente conveniência do GIRA nas deslocações urbanas quotidianas.

Como se viu, este crescimento ocorre num contexto de expansão progressiva da rede ciclável da cidade, que tem vindo a criar condições mais favoráveis à utilização da bicicleta e a reforçar a integração do modo ciclável nos padrões de mobilidade urbana.

A análise dos indicadores de segurança associados à utilização do sistema permite observar que o aumento da utilização do GIRA não se traduziu num agravamento proporcional da sinistralidade, confirmando a

consolidação do sistema e a crescente adaptação dos diferentes utilizadores do espaço público à presença do modo ciclável.

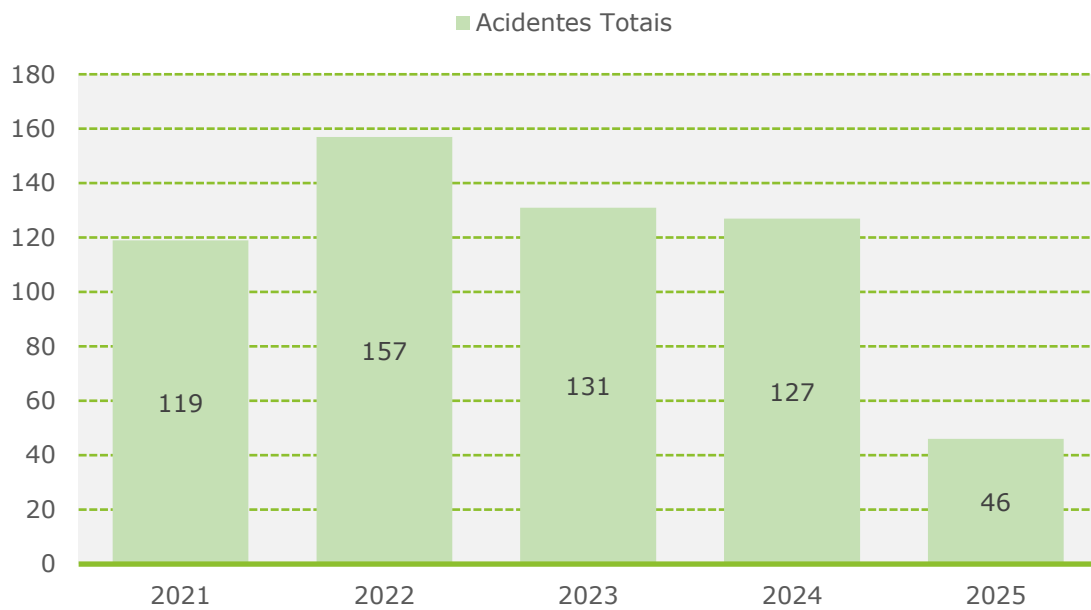


Gráfico 1-5 Evolução do número de acidentes com bicicletas GIRA 2021 - 2025

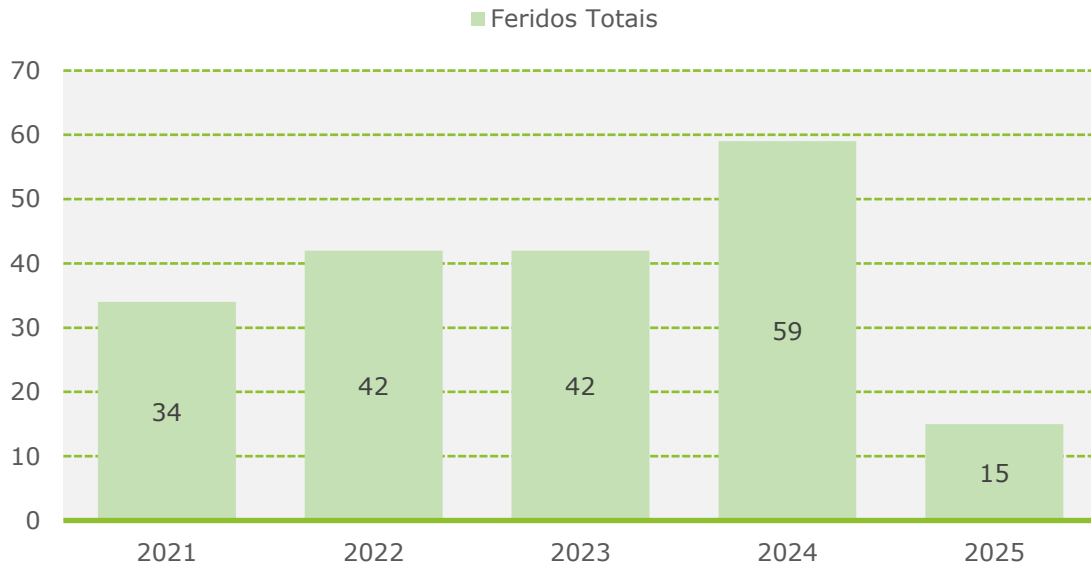


Gráfico 1-6 Evolução do Número de Feridos em Acidentes com Bicicletas GIRA 2021 - 2025

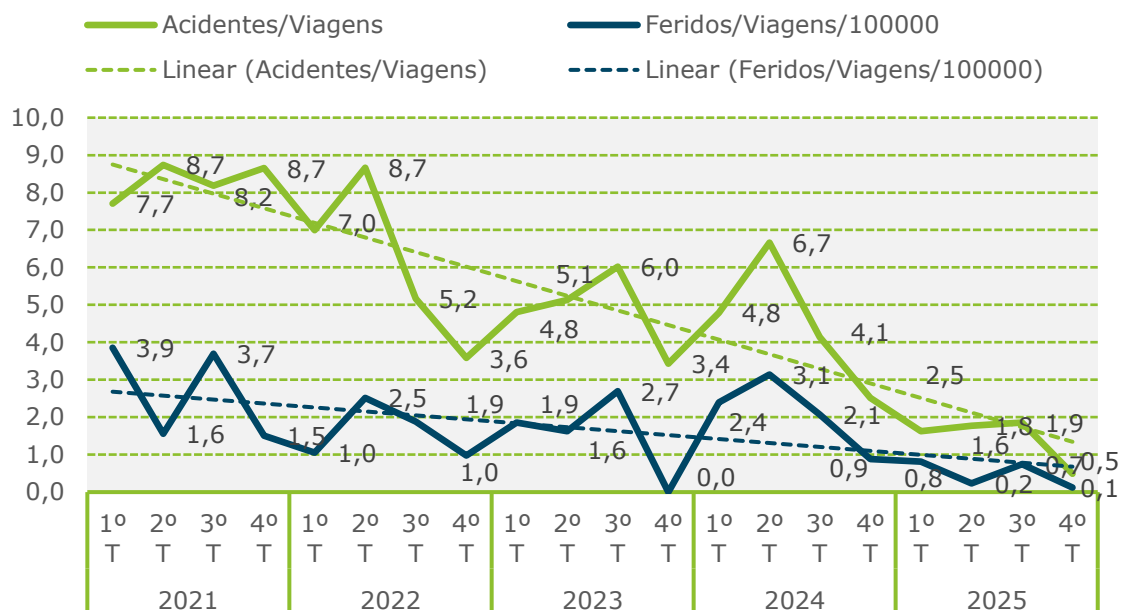


Gráfico 1-7 Evolução do Número de Acidentes Feridos por 100 000 Viagens em Bicicletas GIRA 2021 - 2025

A análise conjunta dos dados de acidentes, feridos e viagens permite observar que, apesar do crescimento significativo do número de viagens realizadas no sistema, os níveis de sinistralidade mantêm uma evolução globalmente moderada. Quando ponderados pelo volume de utilização do sistema, os dados sugerem mesmo uma tendência de redução do risco associado à utilização das bicicletas GIRA.

Todos os indicadores evidenciam a crescente consolidação do GIRA como uma solução estruturante da mobilidade urbana em Lisboa.

1.2. MOBILIDADE ELÉTRICA

1.2.1. DÍSTICOS VERDES

O Dístico Verde, previsto no Regulamento de Estacionamento de Lisboa, constitui um instrumento de promoção da mobilidade elétrica que permite aos veículos 100% elétricos estacionar gratuitamente nos lugares tarifados da cidade. Este mecanismo tem desempenhado um papel relevante no incentivo à adoção de veículos elétricos, contribuindo para a redução das emissões associadas à mobilidade urbana e para a transição energética no setor dos transportes.

A evolução do número de dísticos concedidos evidencia o sucesso desta medida, tendo-se registado um crescimento muito significativo nos últimos anos.

Este crescimento reflete a crescente adoção de veículos elétricos na cidade, evidenciando o contributo do instrumento para a transição energética no setor da mobilidade. Ao mesmo tempo, a evolução registada nos últimos anos evidencia também a importância de acompanhar de forma contínua os impactos desta política no funcionamento global do sistema de estacionamento urbano.

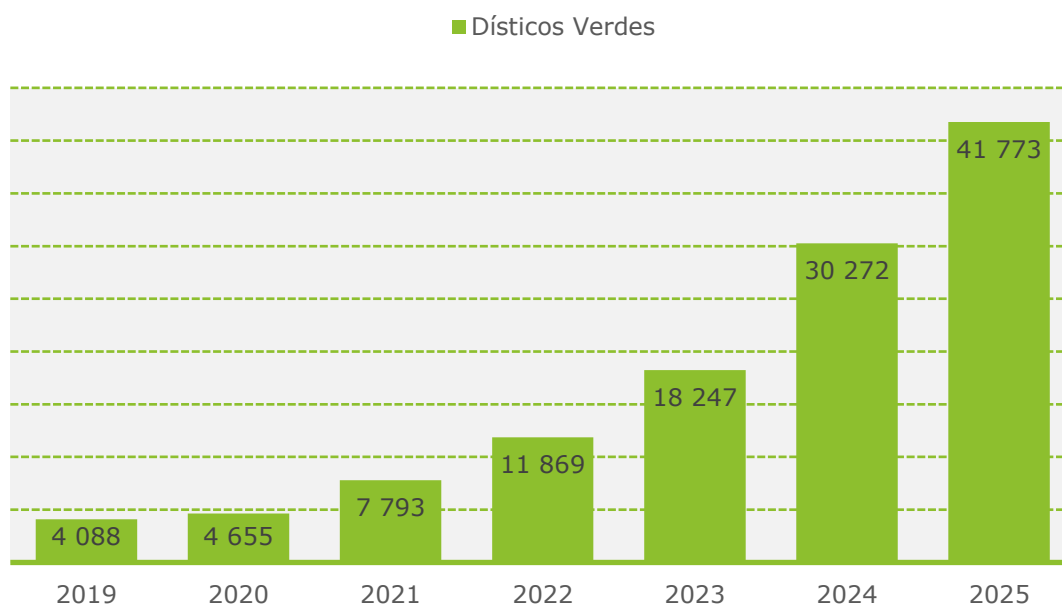


Gráfico 1-8 Evolução do número de dísticos verdes concedidos 2019 - 2025

No final de 2025 encontravam-se válidos mais de 41 mil dísticos verdes, refletindo a crescente adesão dos utilizadores a soluções de mobilidade de baixas emissões. Este crescimento, embora positivo do ponto de vista ambiental, começa também a colocar novos desafios ao sistema de ordenamento do estacionamento.

A dispensa de pagamento de tarifa em toda a rede tarifada elimina um dos principais mecanismos de regulação da permanência no espaço público — a própria tarifa — podendo contribuir para uma maior permanência dos veículos em zonas de elevada procura de estacionamento.

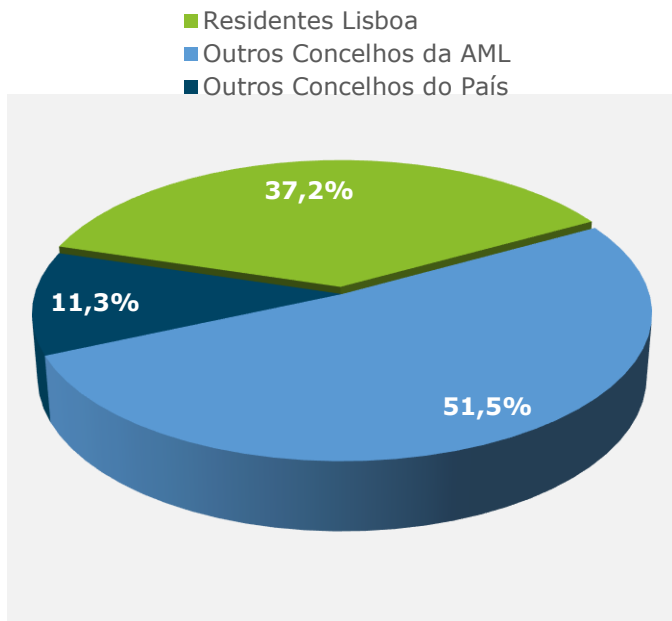


Gráfico 1-9 Origem Geográfica dos Dísticos Verdes Concedidos

A análise da origem geográfica dos veículos com dístico verde evidencia igualmente a forte presença de veículos provenientes de outros concelhos da Área Metropolitana de Lisboa, refletindo a intensidade dos movimentos pendulares para a cidade.

Esta realidade reforça a importância de acompanhar de forma contínua a evolução deste instrumento, de modo a assegurar o equilíbrio entre os objetivos de promoção da mobilidade

eléctrica e os objetivos de ordenamento do estacionamento, nomeadamente no que respeita à promoção da rotação e à proteção das necessidades de estacionamento dos residentes.

1.2.2. REDE LEVE

O papel da EMEL na promoção da mobilidade eléctrica não se esgota no incentivo proporcionado pelo dístico verde. A empresa tem vindo igualmente a desenvolver a Rede LEVE, destinada ao carregamento de veículos eléctricos em parques de estacionamento, HUBs de carregamento rápido na via pública.

A entrada em operação dos primeiros pontos de carregamento na via pública, representa um passo relevante na consolidação de uma infraestrutura de carregamento, agora ainda mais próxima das necessidades quotidianas dos utilizadores de veículos eléctricos.

Esta nova vertente da rede complementa a oferta já existente nos parques de estacionamento da EMEL e nos HUBs de carregamento rápido, reforçando a cobertura territorial da infraestrutura de carregamento na cidade – o plano em implementação tem uma abrangência que chega a todo o Município.

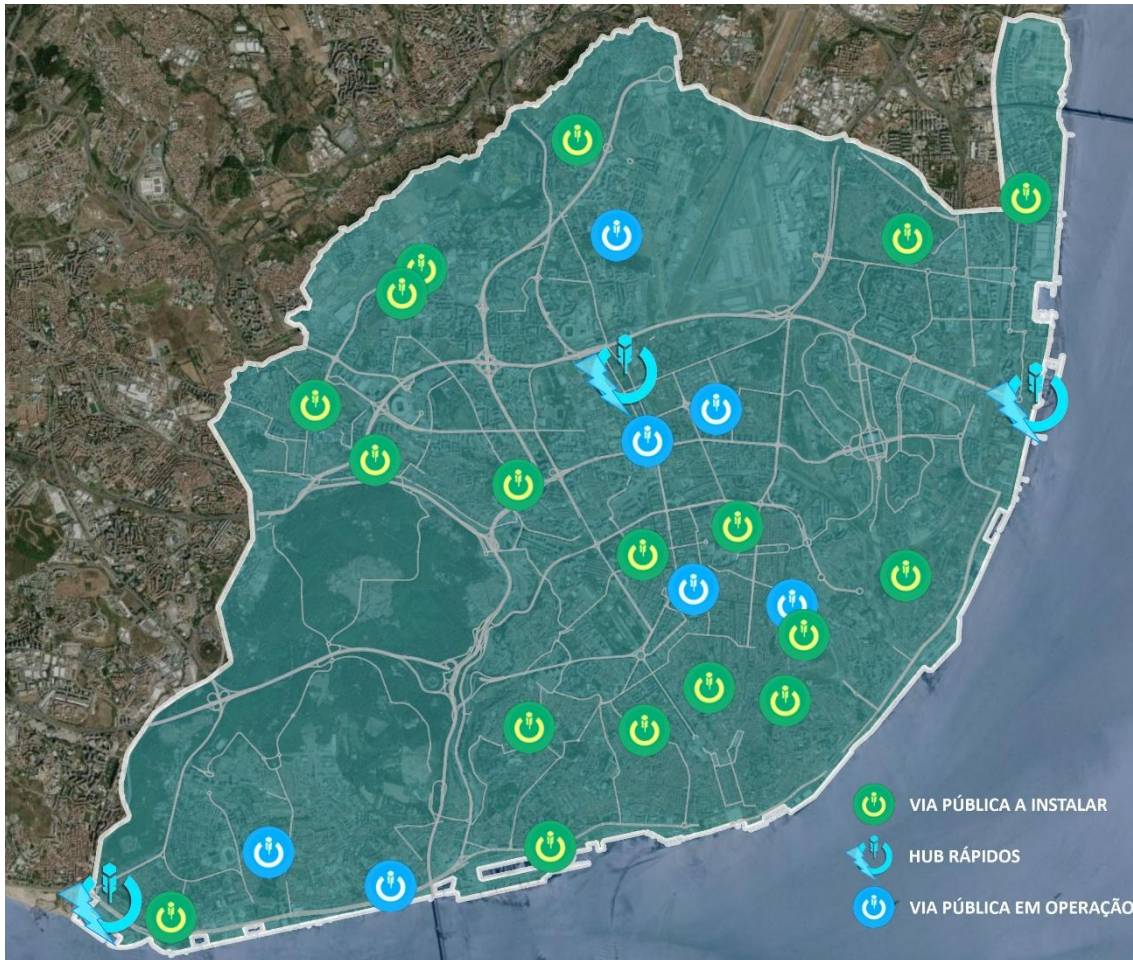


Figura 1-10 Rede de pontos de carregamento de veículos elétricos na via pública - 2025

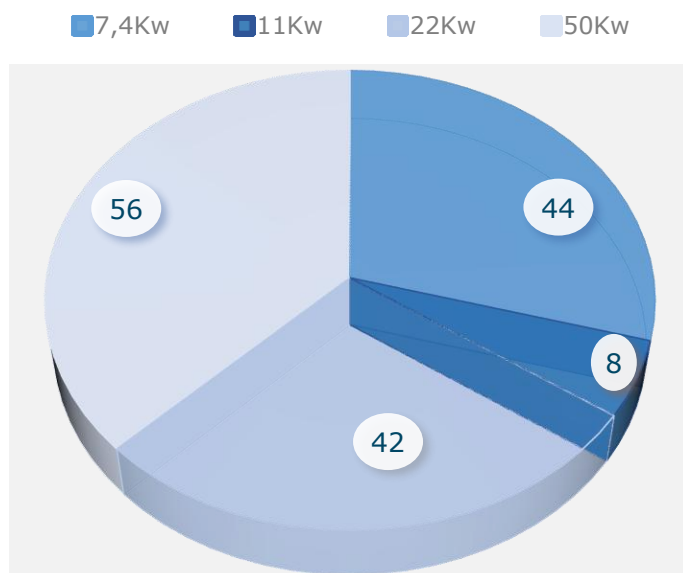


Gráfico 1-10 Estrutura da Rede LEVE para 150 Tomadas por potência de carregamento

Paralelamente, prosseguiu a expansão da rede em parques de estacionamento geridos pela EMEL, mantendo-se a orientação de integrar pontos de carregamento nos novos parques que vão sendo inaugurados ou que se encontram em desenvolvimento.

Esta estratégia permite assegurar que a infraestrutura de carregamento acompanha a evolução da oferta de estacionamento

da empresa, contribuindo para uma maior capilaridade da rede.

No conjunto, equipamentos na via pública e em parques de estacionamento, formam uma rede que confere conveniência.



Figura 1-11 Rede de pontos de carregamento de veículos elétricos em parques EMEL - 2025

Também a diversidade dos equipamentos, do ponto de vista da potência de carregamento, visa a disponibilidade de uma oferta que vá ao encontro das necessidades dos utilizadores de veículos elétricos, também elas diversas.

A crescente presença de veículos elétricos na cidade, refletida também na expansão do número de dísticos verdes, tem vindo a traduzir-se numa procura crescente pelas infraestruturas de carregamento da Rede LEVE.

A utilização da rede continuou a apresentar níveis significativos de procura, refletindo a crescente presença de veículos elétricos em circulação na cidade.

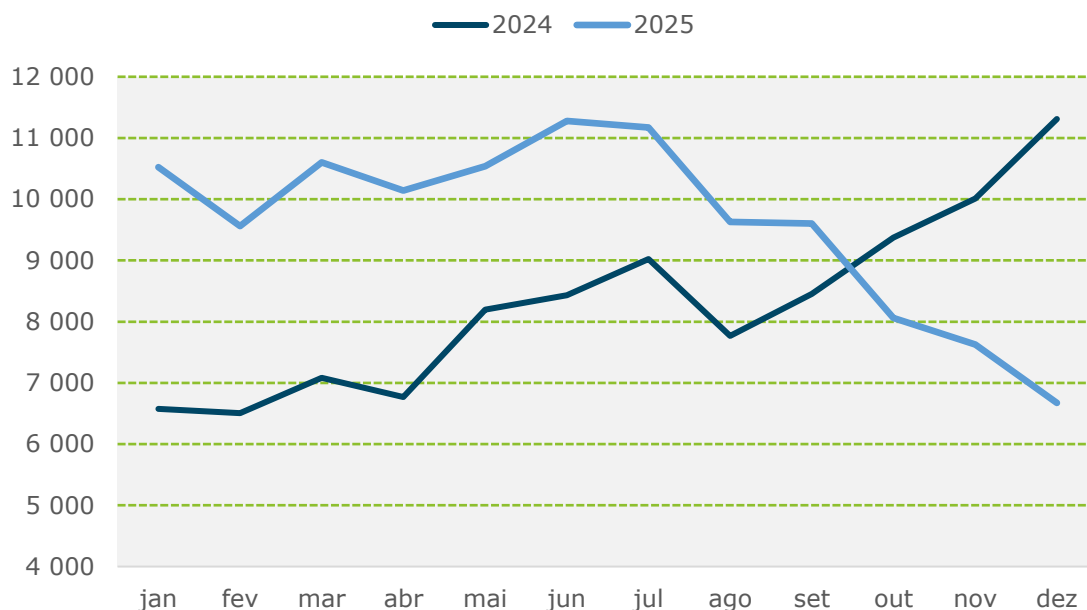


Gráfico 1-11 Evolução Mensal de Carregamentos na Rede LEVE 2024 - 2025

Apesar desta tendência global de crescimento, registou-se nos últimos meses do ano uma redução do número de carregamentos. Esta evolução ficou sobretudo associada a episódios de vandalismo que afetaram alguns equipamentos da rede, com particular impacto no HUB do Restelo, cuja indisponibilidade se prolongou durante vários meses.

Estes constrangimentos operacionais tiveram reflexo na atividade da rede no final do ano, ainda que não alterem a tendência estrutural de crescimento da utilização da mobilidade elétrica na cidade, com clara preferência pelo carregamento rápido.

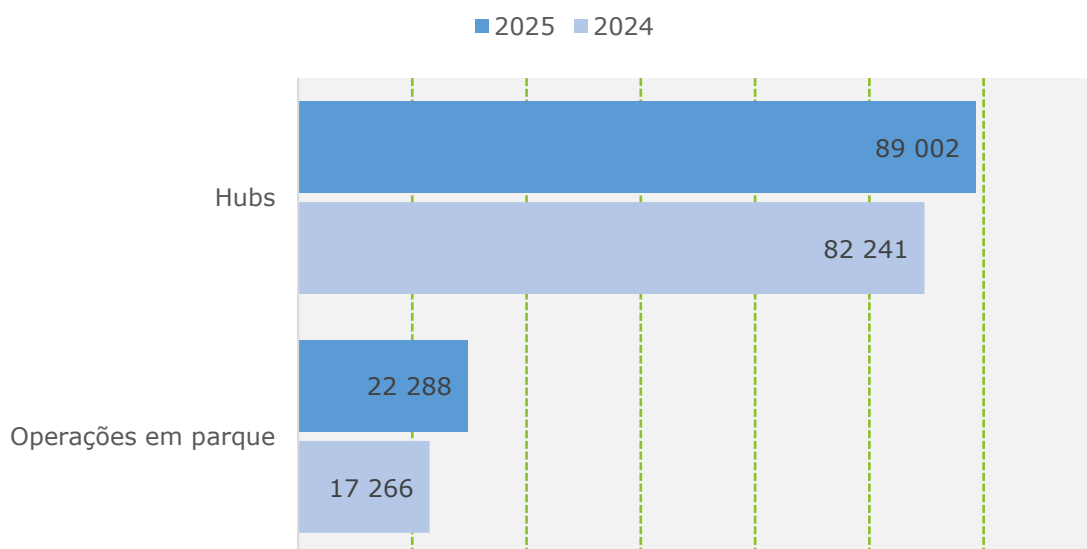


Gráfico 1-12 Quantidade de Carregamentos na Rede LEVE 2024 - 2025

O enquadramento da mobilidade elétrica conheceu ainda uma alteração relevante com a aprovação do novo Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica, em 2025, e a publicação dos respetivos regulamentos no início de 2026. A adaptação da Rede LEVE a este novo quadro regulatório constituirá um dos principais desafios operacionais para os próximos anos.

1.3. GESTÃO DE REDE SEMAFÓRICA

A gestão eficiente da rede semafórica constitui um dos instrumentos mais eficazes na melhoria da fluidez do tráfego e a segurança rodoviária na cidade.

A rede semafórica desempenha um papel central na regulação da circulação urbana e na melhoria das condições de mobilidade na cidade de Lisboa. No âmbito das competências atribuídas pelo Município, a EMEL assegura a operação, manutenção e evolução da rede de sinalização luminosa automática de trânsito (SLAT), desempenhando uma função determinante na gestão quotidiana do tráfego.

Nos últimos anos tem vindo a ser desenvolvido um processo de modernização da rede semafórica, com o objetivo de dotar a cidade de um sistema de gestão de tráfego mais eficiente e integrado. Esta modernização permite reforçar a capacidade de gestão centralizada da rede e criar melhores condições para a monitorização e otimização dos fluxos de circulação.

Sinal positivo desta gestão centralizada da rede semafórica, foi o desempenho da rede quando, em abril, após o apagão, em menos de uma hora após o restabelecimento da energia, toda a Cidade de Lisboa dispunha da sua rede semafórica plenamente operacional, o que proporcionou a não existência de impactos negativos no tráfego.

Paralelamente às intervenções estruturais na rede, a equipa responsável pela gestão semafórica deu continuidade ao trabalho de otimização dos principais eixos viários da cidade, complementando-o com intervenções pontuais em diversas interseções. Estas intervenções permitem obter melhorias globais sensíveis através da introdução de pequenos ajustamentos em pontos críticos da rede.

Entre os eixos objeto de otimização destacam-se intervenções desenvolvidas em áreas como a Avenida de Roma, Avenida Almirante Gago Coutinho e zona do Lumiar, estando igualmente previstas novas fases de otimização em áreas críticas da cidade.

Para além da gestão operacional da rede, foram igualmente desenvolvidos estudos de tráfego e análises de dados, reforçando a capacidade de diagnóstico e apoio à tomada de decisão.

A rede semafórica constitui hoje uma importante fonte de informação sobre os fluxos de circulação na cidade, permitindo acompanhar com maior rigor os volumes de tráfego e apoiar o desenvolvimento de soluções de gestão da mobilidade mais eficientes. Esta capacidade de monitorização e análise contribui para uma afinação contínua da operação semafórica e para uma gestão mais informada do sistema de mobilidade urbana.

Com estes avanços, a EMEL continua a consolidar um modelo de gestão semafórica assente na capacidade técnica e na utilização de ferramentas de monitorização e análise de dados, contribuindo para uma mobilidade mais fluida, segura e sustentável na cidade de Lisboa.

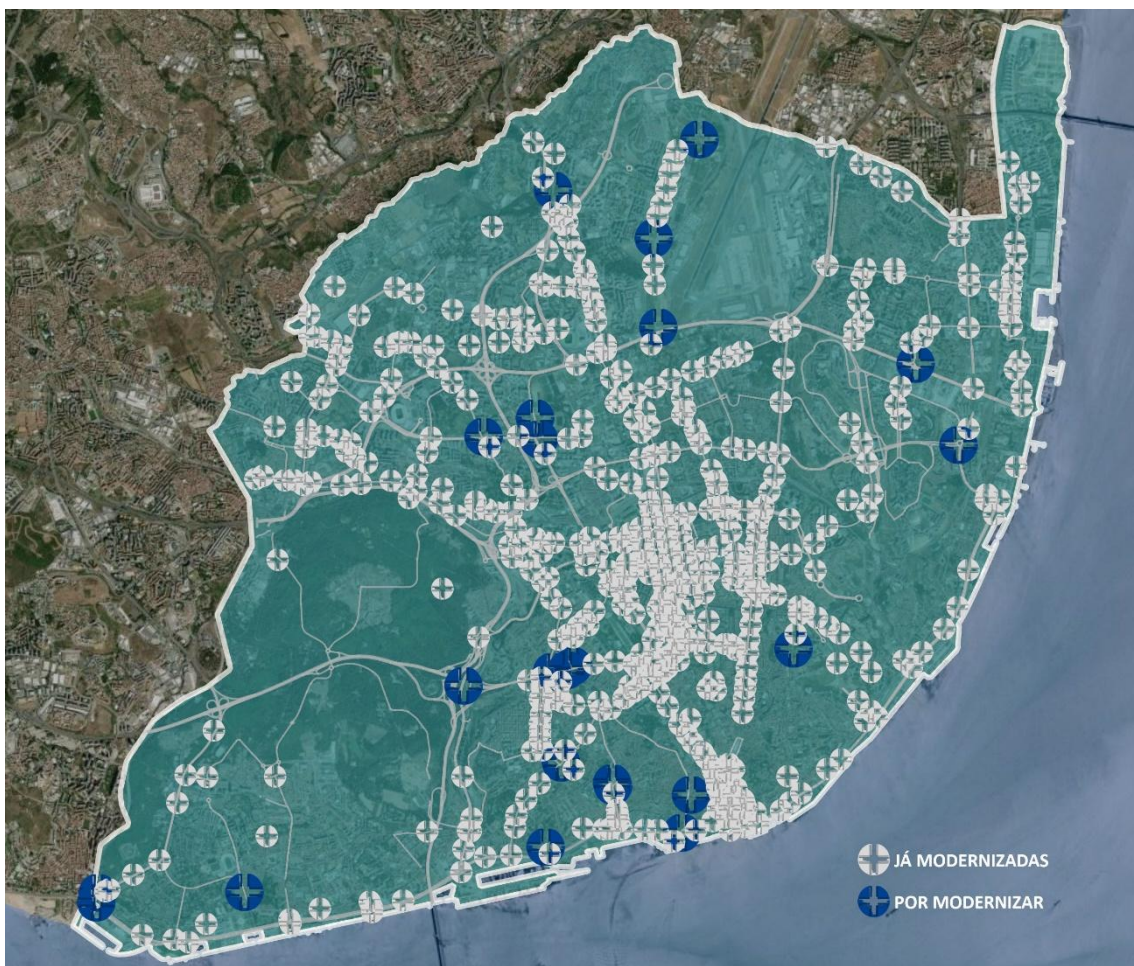


Figura 1-12 Mapa das Interseções da Rede SLAT

1.4. EDUCAÇÃO PARA A MOBILIDADE – PROJETO PELA CIDADE FORA

O projeto Pela Cidade Fora constitui a iniciativa pedagógica da EMEL dedicada à promoção da mobilidade sustentável. O programa dirige-se a crianças e jovens desde o pré-escolar até ao ensino secundário, promovendo o conhecimento das regras de circulação, a autonomia pedonal e a utilização de modos suaves de mobilidade.



Figura 1-13 Pela Cidade Fora - promovendo a aprendizagem de regras de circulação e mobilidade segura entre os mais jovens

Em 2025 o projeto registou um novo período de crescimento, tendo sido realizadas 273 atividades práticas, que envolveram cerca de 6 000 alunos, de 51 escolas da cidade de Lisboa. Este crescimento refletiu-se igualmente no aumento da procura por parte de estabelecimentos de ensino e no alargamento da presença do projeto em novas comunidades escolares.

Ao longo do ano, o projeto reforçou também a sua visibilidade institucional, tendo sido apresentado em diversos eventos nacionais e internacionais, incluindo a conferência europeia LEARN – Seminário Europeu de Segurança Rodoviária, organizada pelo ETSC, e a conferência “Como brincam hoje as Crianças em Portugal”, contribuindo para a divulgação da experiência de Lisboa na promoção da mobilidade sustentável junto das gerações mais jovens.

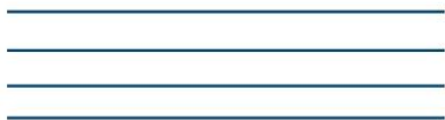
Através do projeto Pela Cidade Fora, a EMEL mantém o compromisso de sensibilizar as novas gerações para uma utilização mais responsável e sustentável do espaço público, contribuindo para a formação de cidadãos mais conscientes e para a consolidação de uma cultura de mobilidade mais equilibrada na cidade.

O Pela Cidade Fora incorpora a perspectiva de futuro e pedagógica no amplo conjunto de intervenções desenvolvidas pela empresa no domínio da mobilidade urbana, cuja concretização é, também, suportada pelos meios gerados através da gestão do estacionamento na via pública, permitindo reforçar o investimento em soluções que promovem uma utilização mais eficiente e sustentável do espaço urbano.



02

ESTACIONAMIENTO



2.1. VIA PÚBLICA

O ordenamento e a gestão do estacionamento na cidade de Lisboa encontram-se na génese da EMEL. Ao longo das últimas décadas, a introdução de regras de estacionamento e de tarifas de rotação contribuiu para estruturar a utilização do espaço público, promovendo uma maior rotatividade dos lugares disponíveis e reduzindo a circulação associada à procura de estacionamento.

Para além do seu papel na organização do espaço urbano, o estacionamento tarifado constitui também um instrumento relevante de gestão da mobilidade, incentivando a utilização de modos de transporte alternativos e contribuindo para uma utilização mais eficiente do espaço público.

A exploração do estacionamento na via pública assume igualmente um papel determinante no financiamento das políticas municipais de mobilidade, permitindo gerar os meios necessários para a implementação de diversas intervenções e serviços que visam melhorar o funcionamento global do sistema de mobilidade da cidade.

A progressiva consolidação desta rede faz com que as novas expansões se tornem cada vez mais pontuais e dependentes das características específicas de cada território, bem como dos equilíbrios a estabelecer entre as diferentes necessidades de utilização do espaço público. Em 2025 concretizaram-se novas aberturas que totalizaram 434 lugares, destacando-se a nova área de estacionamento da Azinhaga das Carmelitas,

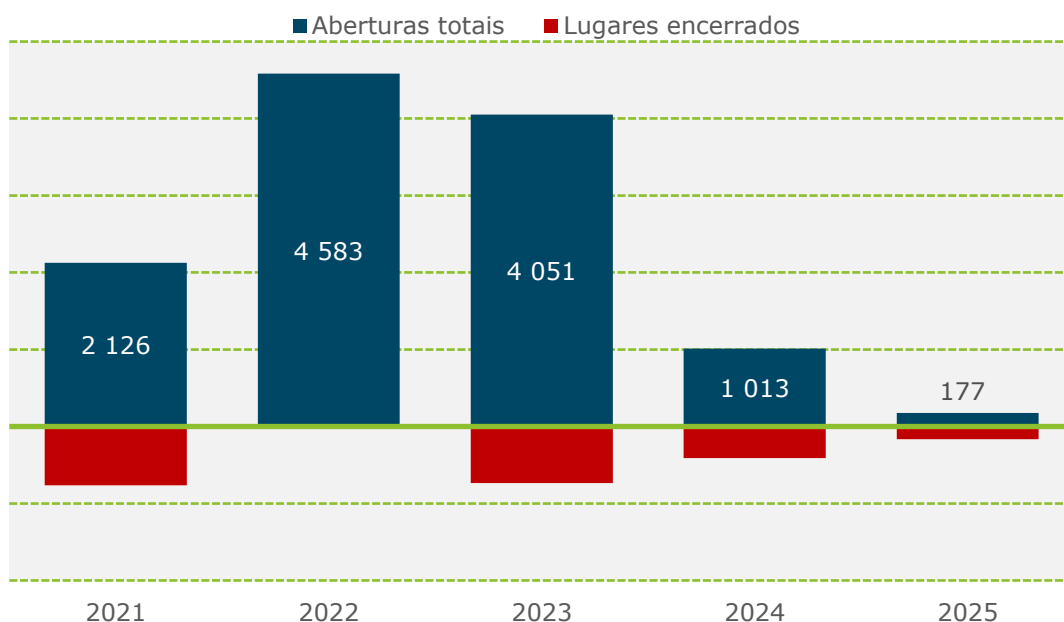


Gráfico 2-1 Evolução do Número de Lugares de Novas Aberturas 2021 - 2025

em Carnide, a reconversão do antigo parque de rebocados da EMEL, em Entrecampos, e intervenções de expansão no Lumiar.

A evolução do número de lugares disponíveis resulta, no entanto, não apenas das novas aberturas, mas também da dinâmica própria do espaço urbano, no decorrer da qual, ao longo do ano, diferentes lugares são temporariamente encerrados ou reativados em função de intervenções urbanísticas, obras ou alterações da organização do espaço público.

A área de estacionamento ordenado sob gestão da EMEL cobre atualmente a grande maioria do território municipal.

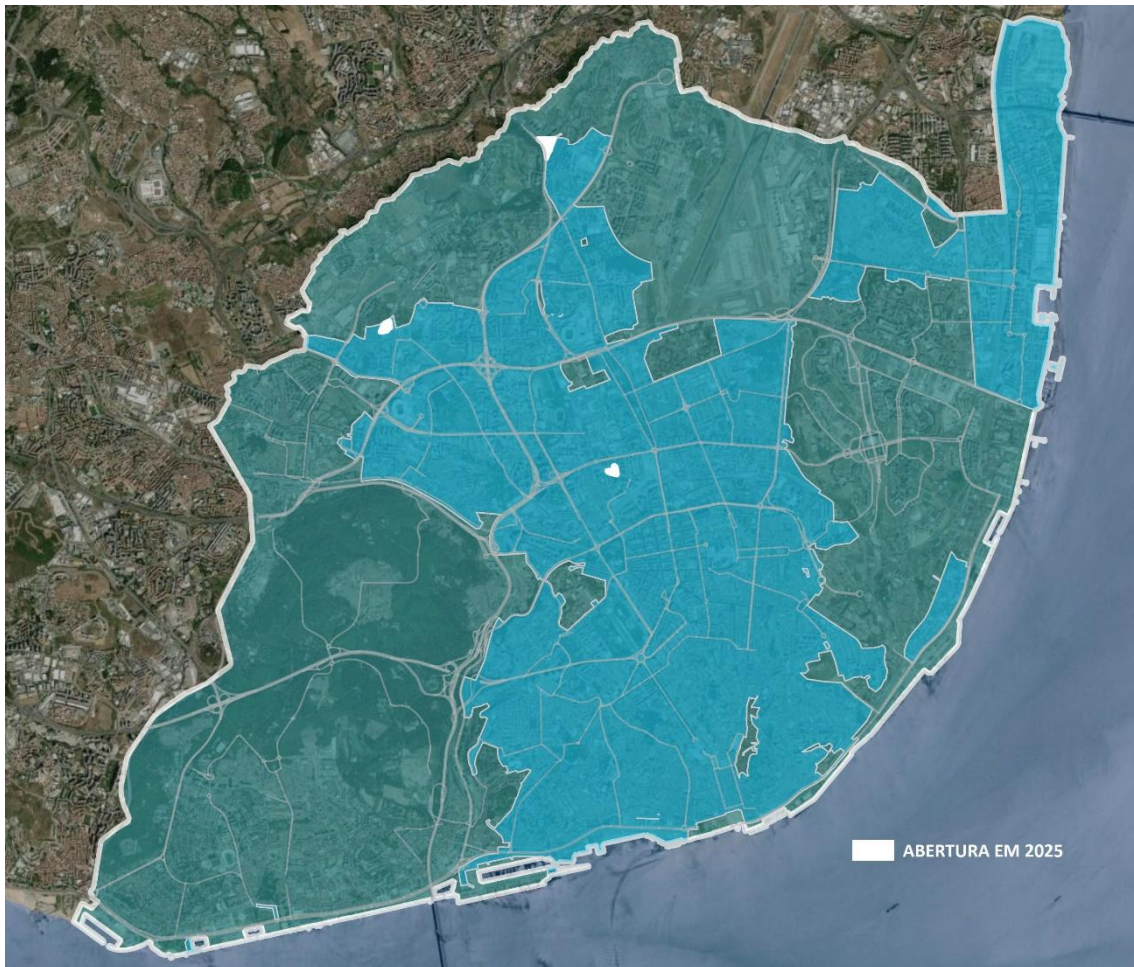


Figura 2-1 Área de Estacionamento Ordenado em Lisboa e Expansão em 2025

No final do ano encontravam-se em exploração 102 778 lugares de estacionamento na via pública, distribuídos por 21 das 24 freguesias do concelho. Destes, 82 253 lugares correspondem a estacionamento tarifado, 5 493 a lugares tarifados com reserva noturna para residentes e 15 032 a lugares reservados a residentes e famílias numerosas (ver Anexo 1).

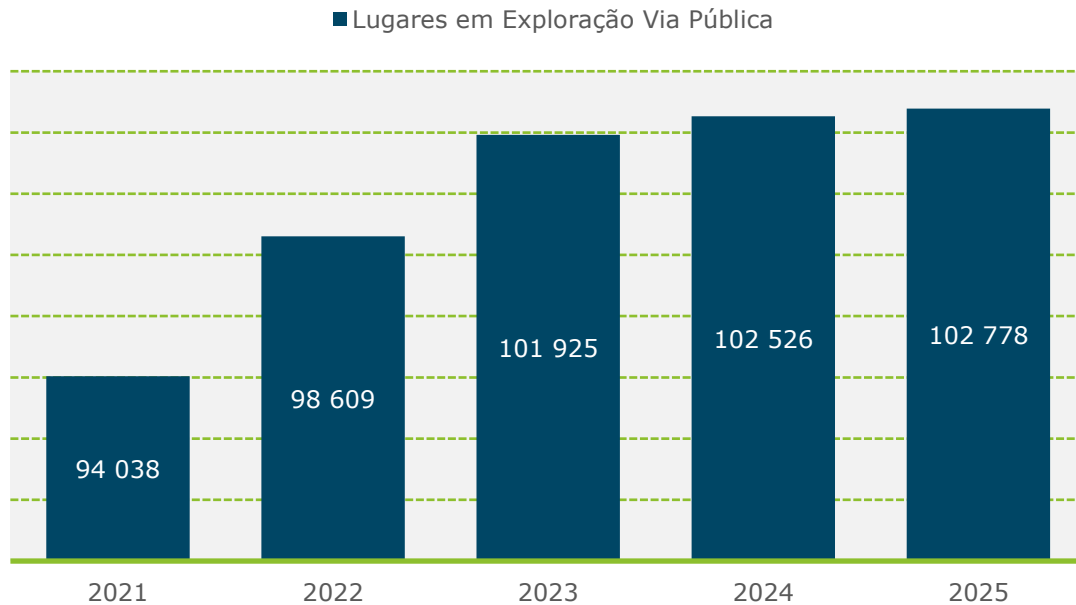


Gráfico 2-2 Evolução do Número Total de Lugares em Exploração 2021 - 2025

Ao longo de 2025 registaram-se igualmente alguns ajustamentos na distribuição dos lugares pelas diferentes categorias tarifárias. Estes ajustamentos resultaram, em grande medida, da monitorização realizada pela EMEL relativamente à pressão de estacionamento nas diferentes zonas da cidade e das necessidades manifestadas pelos residentes.

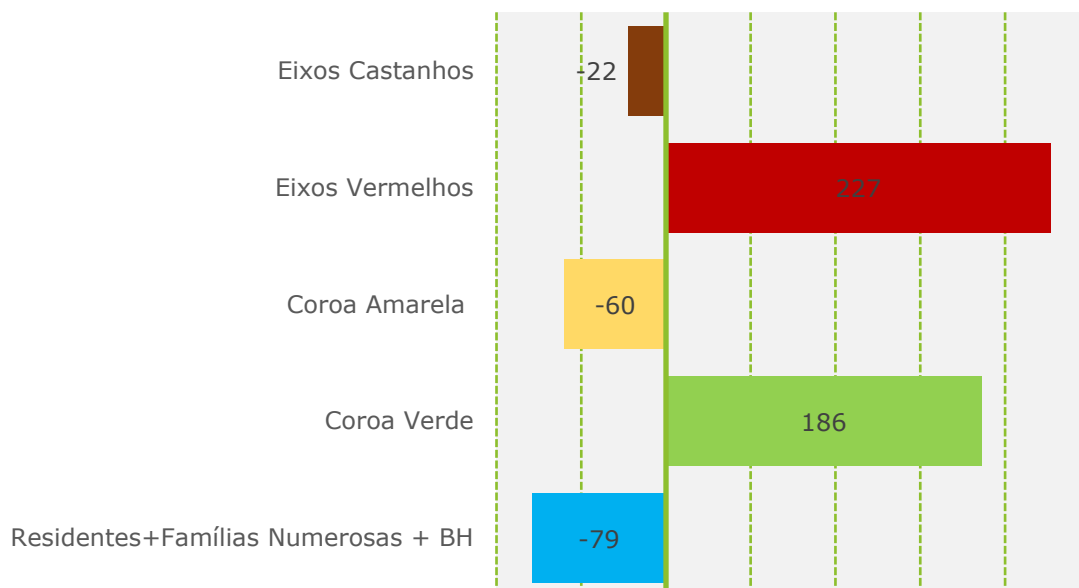


Gráfico 2-3 Variação Líquida do Número de Lugares Por Tarifa 2024 - 2025

Neste contexto, 173 lugares anteriormente reservados exclusivamente a residentes, localizados nas freguesias de Arroios e Carnide, foram convertidos em lugares tarifados com reserva noturna para residentes, procurando conciliar a proteção das necessidades de estacionamento dos residentes com uma utilização mais eficiente do espaço público durante o período diurno.

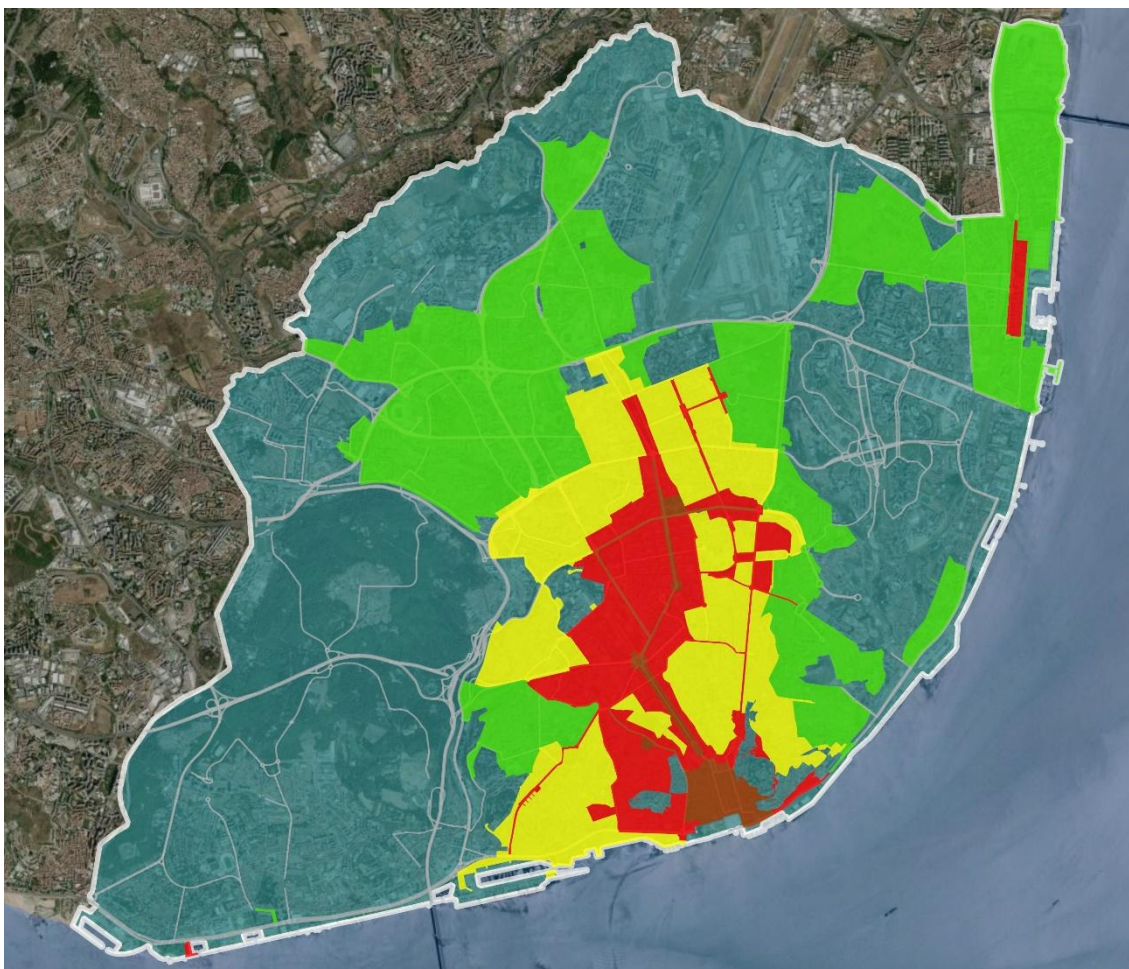


Figura 2-2 Tarifas no Terreno em 2025

A organização do estacionamento tarifado na cidade assenta numa estrutura de diferentes coroas e eixos tarifários, definidos em função da pressão de estacionamento e das características de cada zona urbana.

Esta estrutura procura assegurar um equilíbrio entre a rotatividade dos lugares disponíveis, a proteção das necessidades de estacionamento dos residentes e a gestão eficiente do espaço público. A distribuição dos lugares pelas diferentes tarifas reflete assim a diversidade de contextos urbanos existentes no Município, permitindo adaptar o nível de regulação à intensidade da procura observada em cada área da cidade.

A estrutura tarifária implementada na cidade manteve-se globalmente estável em 2025, após a reestruturação concluída em 2023. Essa estabilidade reflete-se também na evolução da tarifa média de rotação cobrada, que permaneceu praticamente inalterada ao longo dos últimos anos.

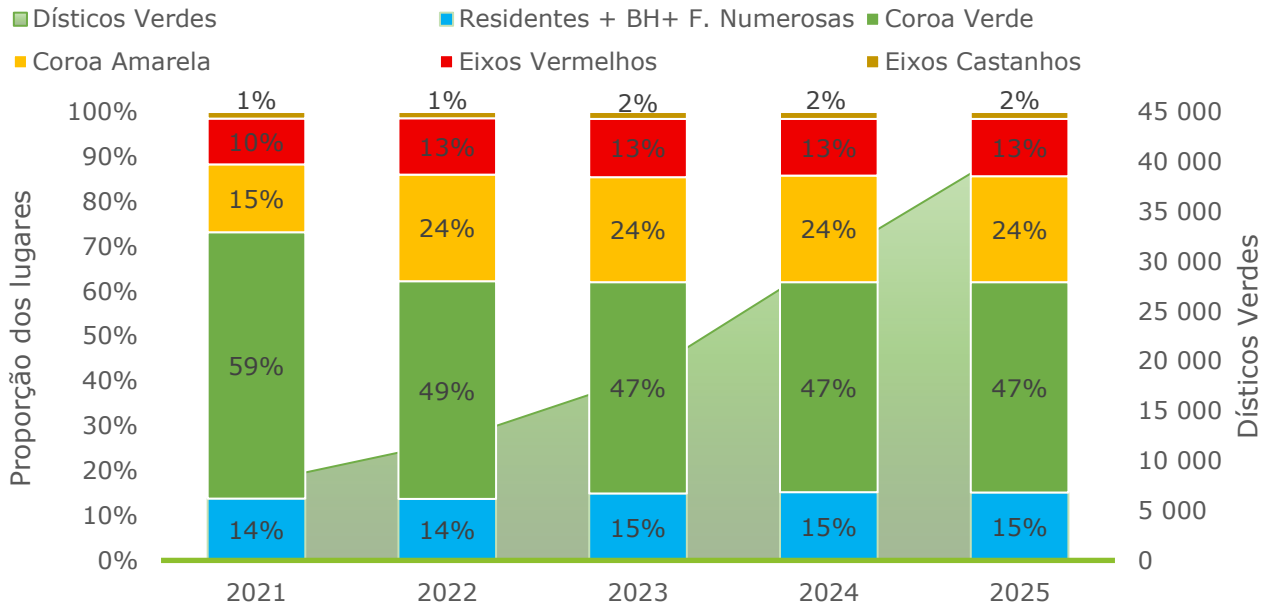


Gráfico 2-4 Estrutura tarifária em proporção dos lugares por tarifa e evolução do dístico verde 2021 - 2025

A análise conjunta da estrutura tarifária e da evolução do número de dísticos verdes evidencia que, apesar da estabilidade da distribuição dos lugares pelas diferentes tarifas, a crescente presença de veículos com estacionamento gratuito tem vindo a alterar os padrões de utilização do estacionamento na via pública.

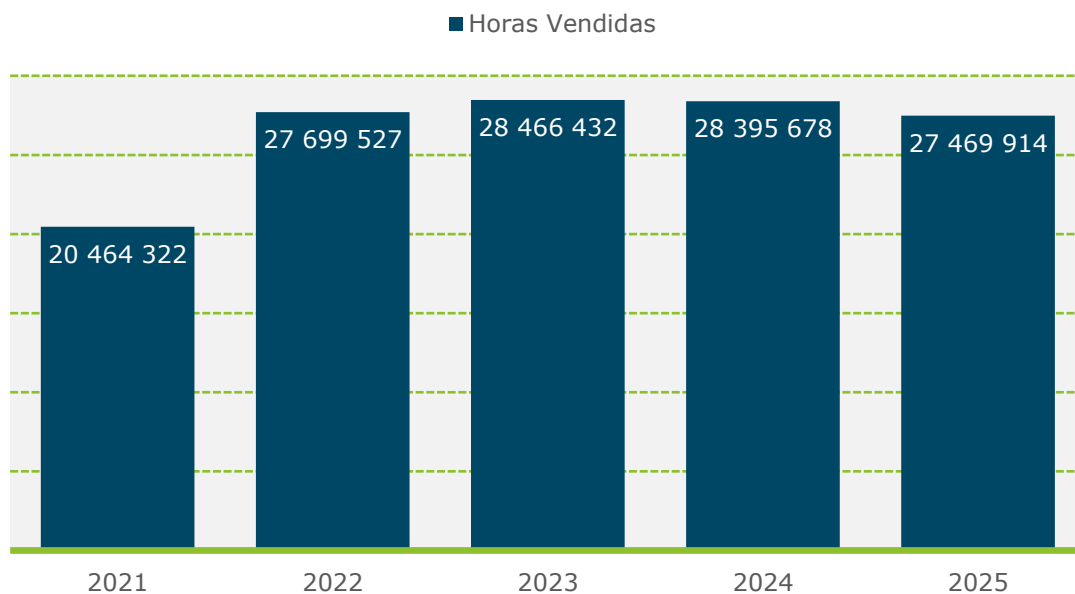


Gráfico 2-5 Evolução do Número de Horas Vendidas no Estacionamento de Rotação na Via Pública 2021 - 2025

Neste contexto, observa-se simultaneamente uma diminuição do número de horas vendidas e uma crescente pressão sobre o espaço público, traduzida num maior número de arruamentos percorridos pelos automobilistas até encontrar um lugar disponível.

A gestão eficiente desta procura constitui um desafio central para a política de estacionamento da cidade, sendo a estrutura tarifária um dos principais instrumentos de regulação disponíveis. A evolução recente dos indicadores confirma a importância de continuar a ajustar os instrumentos de gestão do estacionamento, de forma a garantir um equilíbrio adequado entre a proteção das necessidades dos residentes, a rotatividade dos lugares disponíveis e a melhoria das condições de circulação urbana.

2.2. ATIVIDADES DE SUPORTE

A gestão do estacionamento na via pública assenta não apenas na definição de regras de utilização do espaço público, mas também num conjunto alargado de atividades operacionais que asseguram a sua aplicação no terreno e o funcionamento regular do sistema.

Estas atividades incluem a fiscalização do estacionamento e da circulação, a gestão e manutenção dos equipamentos de controlo de estacionamento, o desenvolvimento e operação dos meios de pagamento eletrónico, a instalação e conservação da sinalização associada ao estacionamento e o apoio prestado aos utilizadores através dos serviços de atendimento da EMEL.

Em conjunto, estas funções constituem o suporte operacional indispensável à política de estacionamento da cidade, permitindo garantir o cumprimento das regras estabelecidas e responder aos diversos desafios associados à utilização intensiva do espaço público na cidade.

2.2.1. FISCALIZAÇÃO

A Fiscalização constitui um instrumento fundamental de gestão do espaço público na cidade de Lisboa, assegurando o cumprimento das regras que regulam o estacionamento e a circulação e contribuindo para melhores condições de mobilidade urbana.

Neste contexto, a atividade dos Agentes de Fiscalização de Trânsito (AFT) é determinante para a organização do espaço urbano, para a proteção da mobilidade pedonal e para a salvaguarda das condições de estacionamento dos residentes. A sua intervenção no terreno assegura o respeito pelas regras de estacionamento e circulação, reforçando a segurança rodoviária e promovendo uma utilização mais equilibrada e responsável do espaço

público, tendo sempre presentes as necessidades de quem vive, trabalha e se desloca na cidade.

As mudanças introduzidas na organização da fiscalização ao longo de 2023 e 2024 – designadamente a redefinição das prioridades de intervenção e o reforço da formação orientada para a abordagem ao cidadão – permitiram iniciar 2025 num contexto de consolidação dessas orientações estratégicas.

A reorganização dos procedimentos no terreno e a maior articulação entre equipas apeadas e motorizadas reforçaram a capacidade de intervenção da fiscalização nas situações com maior impacto na mobilidade urbana.

A estratégia de fiscalização continua, assim, a assentar numa hierarquia clara de prioridades operacionais, que orienta a atuação das equipas no terreno:

1. Proteção da mobilidade pedonal e dos modos suaves

Através da fiscalização de estacionamento em passadeiras, passeios, ciclovias e paragens em segunda fila

2. Proteção das condições de estacionamento dos residentes

Assegurando a utilização adequada das zonas reservadas e contribuindo para o equilíbrio entre as diferentes utilizações do espaço público

3. Promoção da rotação nos lugares tarifados

Garantindo a disponibilidade de estacionamento na via pública

A evolução destes indicadores evidencia a consolidação desta estratégia de intervenção, centrada na proteção da mobilidade, na salvaguarda das necessidades dos residentes e na resposta às situações que mais condicionam o funcionamento do espaço público.

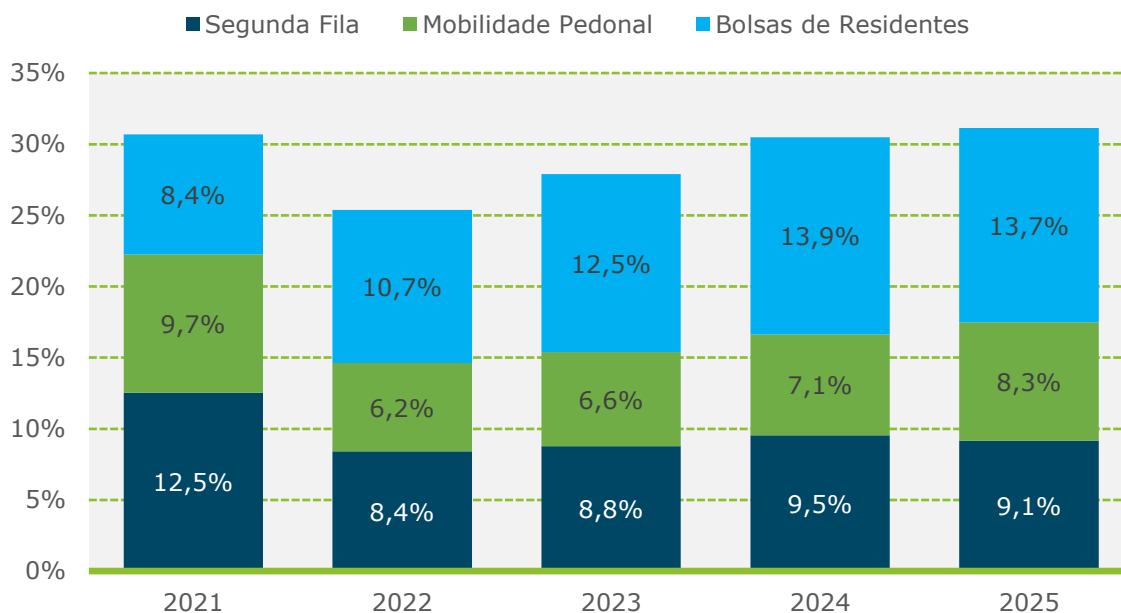


Gráfico 2-6 Evolução da Proporção de Operações Associadas a Prioridades Operacionais 2021 - 2025

A partir de abril, a atividade da fiscalização passou, contudo, a ser fortemente marcada pela operação dirigida aos veículos afetos à animação turística – designadamente os conhecidos tuk-tuks. Esta operação implicou uma reorganização significativa da afetação de recursos, concentrando equipas em zonas da cidade onde a atividade destes operadores apresentava maior pressão sobre a mobilidade e sobre o espaço público.

Foram identificados diversos pontos críticos, sobretudo em zonas de elevada procura turística – como o Miradouro da Senhora do Monte, a Praça do Comércio, o Largo das Portas do Sol, a Avenida Ribeira das Naus e o Cais do Sodré – onde se verificavam situações recorrentes de estacionamento abusivo, tempos prolongados de paragem e ocupação indevida de espaços reservados.

Nestes locais foram estabelecidos postos de controlo com presença continuada de equipas de fiscalização, reforçando a visibilidade da intervenção e contribuindo para melhorar a fluidez da circulação e a proteção da mobilidade pedonal.

A operação contemplou igualmente o controlo da circulação destes veículos em 367 arruamentos onde o seu acesso se encontra interdito. Esta vertente da fiscalização revelou-se particularmente exigente do ponto de vista operacional, uma vez que muitos destes arruamentos não dispõem de lugares de estacionamento, limitando a articulação com a fiscalização regular do estacionamento e reduzindo as sinergias normalmente existentes na atividade quotidiana das equipas.

Entre abril e dezembro foram detetadas mais de 16 mil infrações relacionadas com a atividade dos tuk-tuks, num universo estimado de cerca de 1 200 veículos a operar na cidade, o que evidencia a intensidade da intervenção desenvolvida neste segmento da atividade.



Figura 2-3 Atividade dos Tuk-tuk's na Cidade de Lisboa

A forte mobilização de recursos para esta operação, assegurada, ao longo de vários meses, com recurso a trabalho extraordinário, teve impacto na disponibilidade das equipas para a fiscalização regular do estacionamento.

Esta reorientação da atividade, associada à consolidação das prioridades operacionais da fiscalização, implicou uma maior incidência em tipologias de infração com menor expressão sancionatória, refletindo-se na evolução do volume de operações concretizadas.

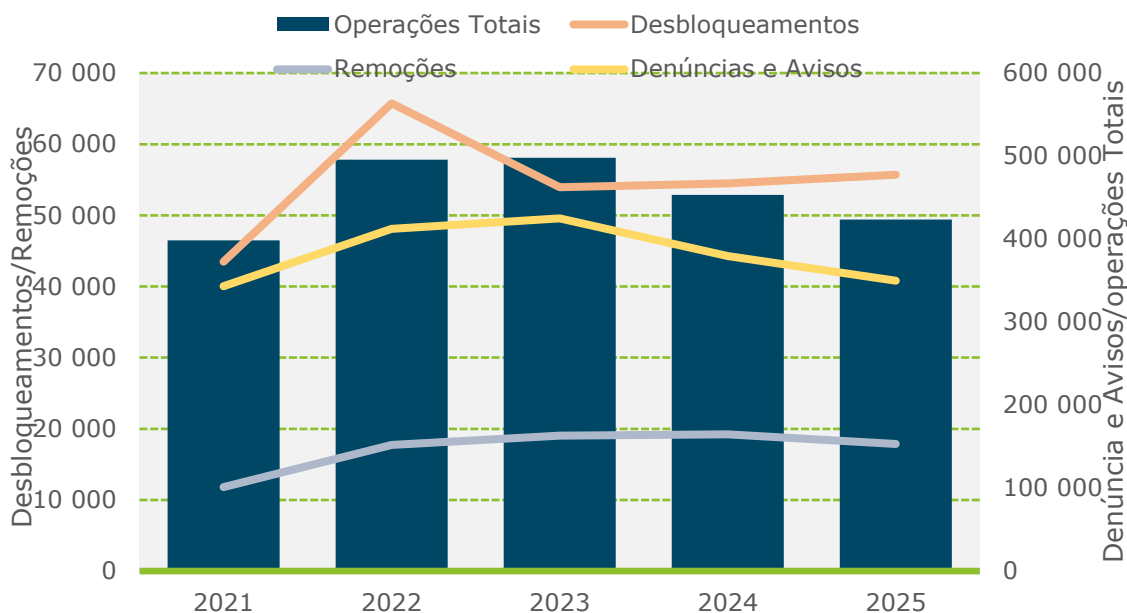


Gráfico 2-7 Evolução das operações de Fiscalização 2021 - 2025

Foi desencadeado um processo de reforço do efetivo da fiscalização, com a admissão de 28 novos colaboradores, com vista à normalização da atividade. Os novos AFT iniciaram funções em maio, seguindo para um período de formação que se prolongou até julho. Como é habitual em processos desta natureza, a plena integração operacional dos novos agentes foi sendo progressivamente consolidada ao longo do segundo semestre.

Todos estes fatores contribuíram para uma redução do volume global de autos levantados ao longo do ano, refletindo uma reorientação operacional para áreas particularmente sensíveis da mobilidade urbana.

TABELA 2-1 EVOLUÇÃO DO VOLUME DE OPERAÇÕES DE FISCALIZAÇÃO 2021 - 2025

	2021	2022	2023	2024	2025
DENÚNCIAS E AVISOS	343 197	412 123	424 894	379 582	349 790
DESBLOQUEAMENTOS	43 480	65 737	53 967	54 506	55 706
REMOÇÕES	11 800	17 737	19 056	19 219	17 879
OPERAÇÕES TOTAIS	398 477	495 597	497 917	453 307	423 375

Apesar do esforço concentrado nesta operação, a fiscalização conseguiu manter o foco nas infrações com maior impacto na mobilidade urbana, designadamente o estacionamento em passeios e passadeiras, em segunda fila, em lugares reservados a pessoas com mobilidade reduzida, em bolsas de carga e descarga e em corredores de transporte público.

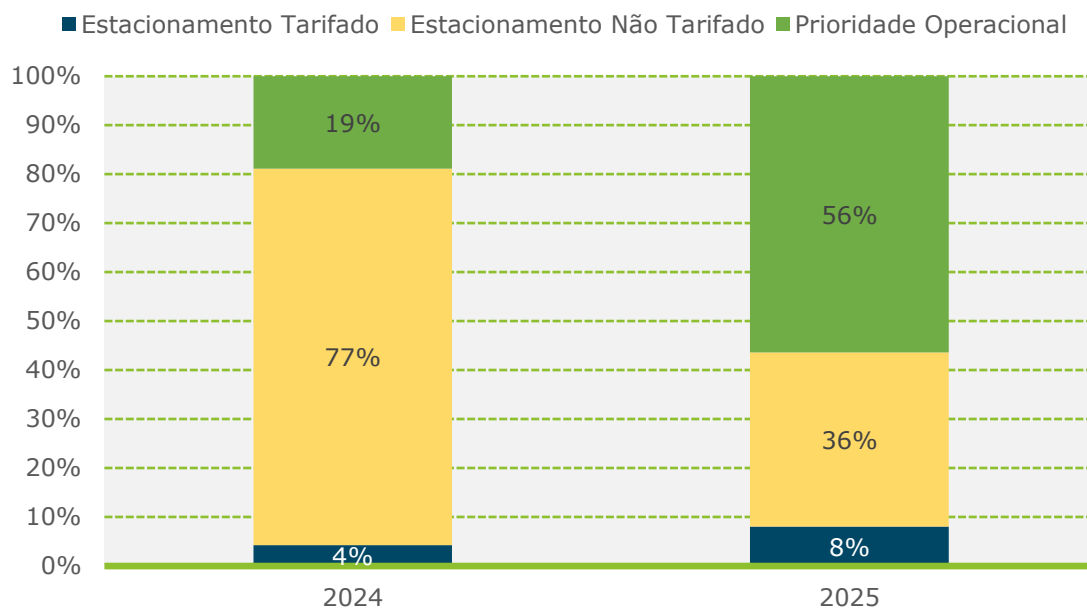


Gráfico 2-8 Proporção de Desbloqueios e Remoções por categoria de infração 2024 - 2025

Em síntese, 2025 foi um ano de consolidação da estratégia de prioridades operacionais da fiscalização, marcada simultaneamente por uma forte intervenção dirigida à atividade dos operadores turísticos. Apesar do impacto desta operação na atividade regular, a intervenção desenvolvida contribuiu para reforçar o controlo do uso do espaço público em áreas particularmente sensíveis da cidade, garantindo simultaneamente a proteção das condições de mobilidade e das necessidades dos residentes.

2.2.2. CONTRAORDENAÇÕES

O serviço de Contraordenações desempenha um papel fundamental no seguimento da atividade de fiscalização desenvolvida pela EMEL, assegurando a tramitação administrativa dos autos de infração e a notificação dos respetivos arguidos.

Da eficácia deste processo depende em grande medida a redução do tempo decorrido entre a verificação da infração e a respetiva notificação, uma vez que quanto menor for essa dilação temporal maior será a dimensão pedagógica da coima e a propensão para o seu pagamento voluntário, e também a propensão futura para o cumprimento das normas de estacionamento.

Nesta perspetiva, a atividade de processamento de contraordenações manteve em 2025 uma forte articulação com a evolução da atividade de fiscalização, designadamente com o reforço das intervenções prioritárias no domínio da mobilidade urbana e com a adaptação da operação a novos desafios regulatórios na cidade.

Ao longo de 2025 verificou-se, contudo, um processo de adaptação operacional associado à integração de novos procedimentos e à evolução dos sistemas de suporte ao processo contraordenacional, incluindo a articulação entre os diferentes sistemas informáticos envolvidos no tratamento e notificação das infrações. Esta fase de ajustamento condicionou temporariamente o ritmo de notificação de autos durante parte do ano, refletindo-se no volume global de notificações efetuadas.

Apesar destes constrangimentos temporários, a atividade do serviço manteve-se orientada para a melhoria da eficiência do processo contraordenacional, assegurando a continuidade das notificações e a normalização progressiva do sistema ao longo do segundo semestre.

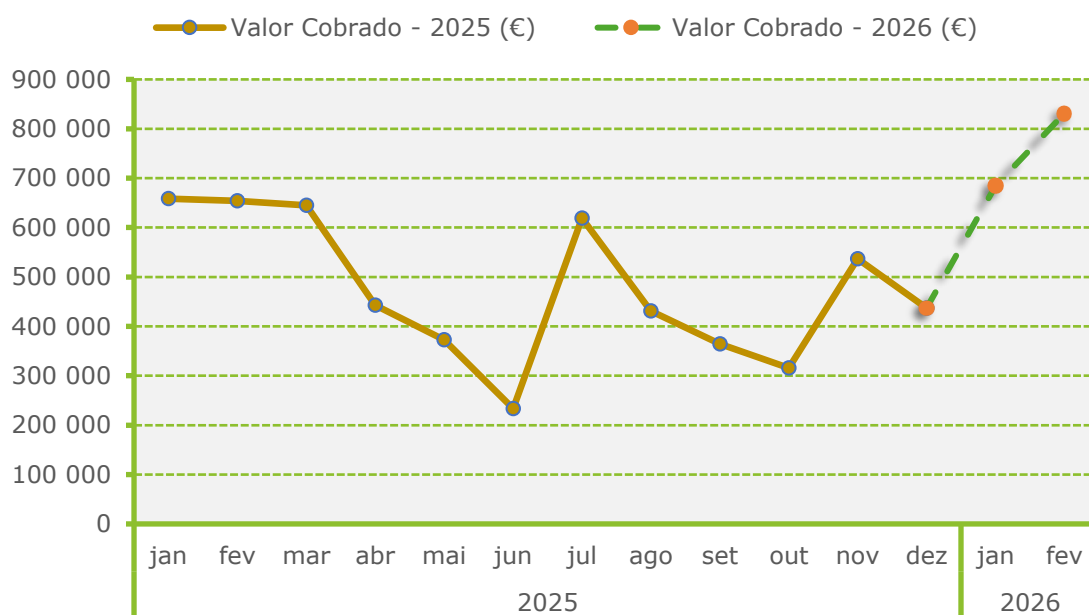


Gráfico 2-9 Evolução mensal do valor cobrado de Contraordenações 2025 - 2026

Após um ano marcado por desafios operacionais entretanto ultrapassados, a área de processamento contraordenacional reestabeleceu progressivamente a sua capacidade, retomando o seu papel instrumental no sistema de fiscalização: assegurar a dimensão pedagógica da coima e garantir a efetividade do seu impacto através da notificação e cobrança atempadas das infrações.

2.2.3. OUTRAS ATIVIDADES DE SUPORTE

SINALIZAÇÃO

A sinalização é indispensável para a concretização no terreno das regras de ordenamento do estacionamento e da circulação na cidade.

É através da sinalização vertical e horizontal que as decisões relativas à organização do espaço público se tornam perceptíveis para os utilizadores da via, assegurando a clareza das regras aplicáveis em cada arruamento e contribuindo para uma utilização mais eficiente e segura do espaço urbano.

A existência de sinalização clara e adequada constitui igualmente uma condição indispensável para a atividade de fiscalização e para o funcionamento do processo contraordenacional, permitindo que as infrações detetadas sejam enquadradas de forma objetiva no quadro regulamentar aplicável.

A sinalização vertical veicula as decisões relativas à afetação dos lugares de estacionamento às diferentes tipologias existentes — lugares tarifados, lugares reservados a residentes, zonas de cargas e descargas, entre outras — sendo atualizada sempre que ocorrem alterações na organização do estacionamento ou na regulamentação aplicável a determinado local. Já a sinalização horizontal permite reforçar visualmente essa organização no espaço público, sendo particularmente relevante na identificação dos lugares e na orientação da circulação.

A exposição permanente ao tráfego e às condições climatéricas faz com que a sinalização horizontal esteja sujeita a um desgaste relativamente rápido, exigindo um acompanhamento sistemático e intervenções regulares de manutenção e repintura.

Neste contexto, em 2025 foram repintados 19 532 (ver Anexo 1) lugares de estacionamento, correspondendo a cerca de 19% do total de lugares existentes, prosseguindo o esforço continuado da EMEL de manutenção da legibilidade do ordenamento do estacionamento na cidade.

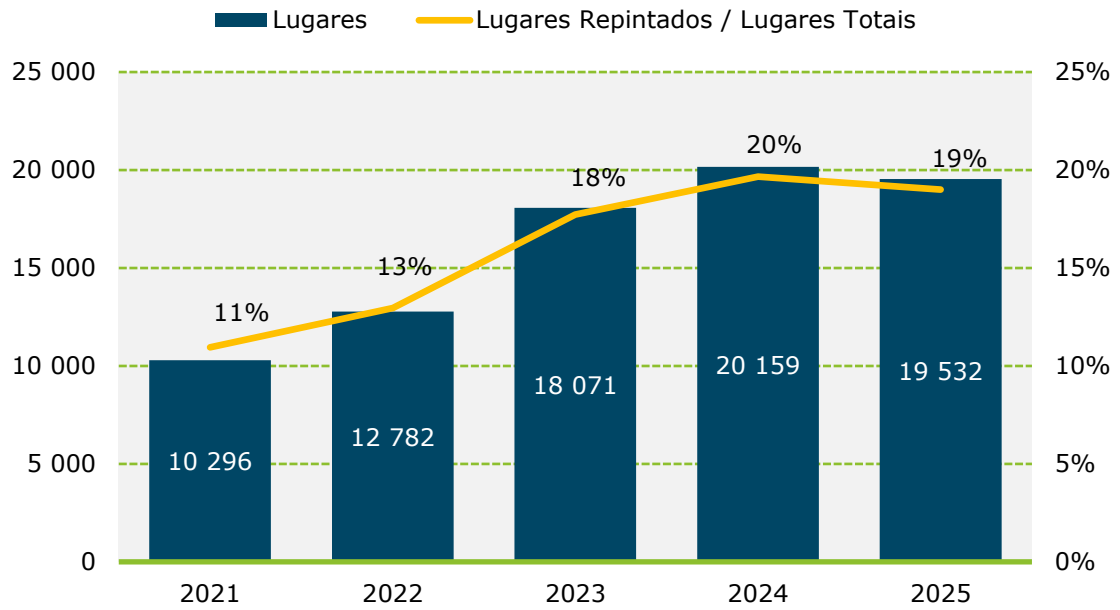


Gráfico 2-10 Evolução do Número de Lugares Repintados 2021 - 2025

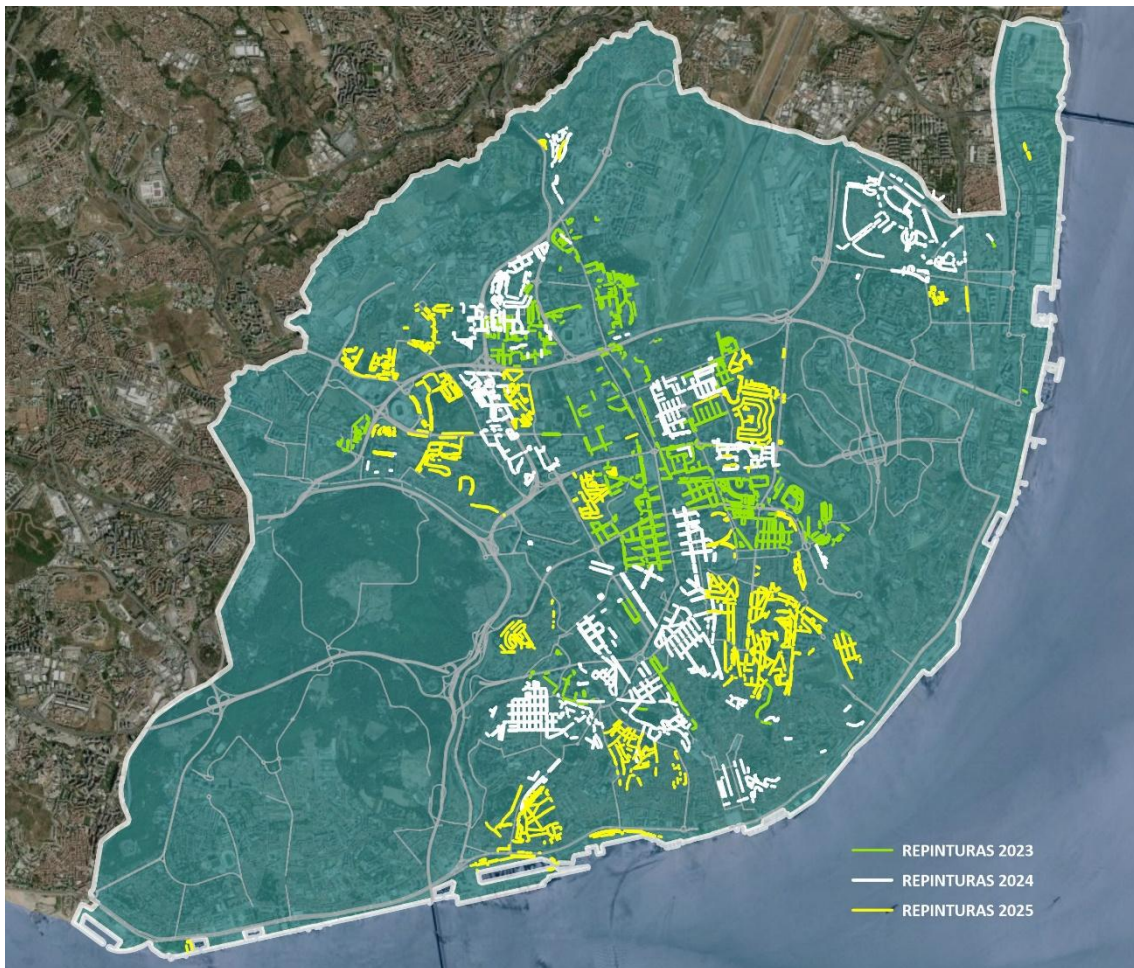


Figura 2-4 Mapa das Artérias que beneficiaram da repintura da sinalização horizontal 2023 - 2025

Paralelamente, foram realizadas intervenções em 3 666 sinais verticais que regulam o estacionamento na via pública, incluindo operações de colocação, remoção e manutenção, garantindo a atualização e conservação da sinalização existente.

O esforço desenvolvido nesta área tem como objetivo preservar a clareza das regras de estacionamento implementadas e evitar situações de ambiguidade que possam dificultar a compreensão das normas aplicáveis pelos utilizadores da via ou originar interpretações divergentes no contexto da fiscalização – o investimento nesta área tem retorno na segurança dos utilizadores, na transparência da fiscalização e redução da conflitualidade, na prevenção de processos administrativos de tramitação de reclamações e, por todas estas vias, na imagem institucional da EMEL.



Figura 2-5 Exemplos de sinalização implementada pela EMEL

SINALIZAÇÃO ASSOCIADA À REGULAÇÃO DA ATIVIDADE TURÍSTICA

O ano de 2025 ficou igualmente marcado pelo alargamento das competências da EMEL no domínio da fiscalização da circulação e estacionamento de veículos afetos à animação turística, nomeadamente os tuk-tuks, cuja atividade se tem mostrado intensa em várias zonas da cidade.

Este novo enquadramento implicou a implementação de um conjunto significativo de soluções de sinalização vertical e horizontal destinadas a regulamentar os locais de paragem e estacionamento destes veículos, bem como os arruamentos onde a sua circulação se encontra condicionada ou proibida.

No âmbito desta intervenção foram instalados 195 sinais verticais específicos, tendo sido igualmente sinalizadas 51 bolsas destinadas à paragem ou estacionamento destes veículos, bem como diversos arruamentos com restrições de circulação associadas a esta atividade.



Figura 2-6 Sinalização associada aos Tuk-tuks

REQUALIFICAÇÃO DA SINALIZAÇÃO NAS ZAAC

Em 2025 a EMEL deu igualmente continuidade aos trabalhos de requalificação da sinalização nos acessos às Zonas de Acesso Automóvel Condicionado (ZAAC) existentes na cidade, com o objetivo de uniformizar

a informação disponibilizada aos condutores e melhorar as condições de visibilidade e segurança nesses pontos.

Durante o ano foram concluídos os trabalhos na ZAAC do Bairro Alto, abrangendo a requalificação dos oito acessos existentes, encontrando-se em curso intervenções semelhantes nas zonas do Castelo e Alfama, que abrangem um conjunto adicional de acessos rodoviários.

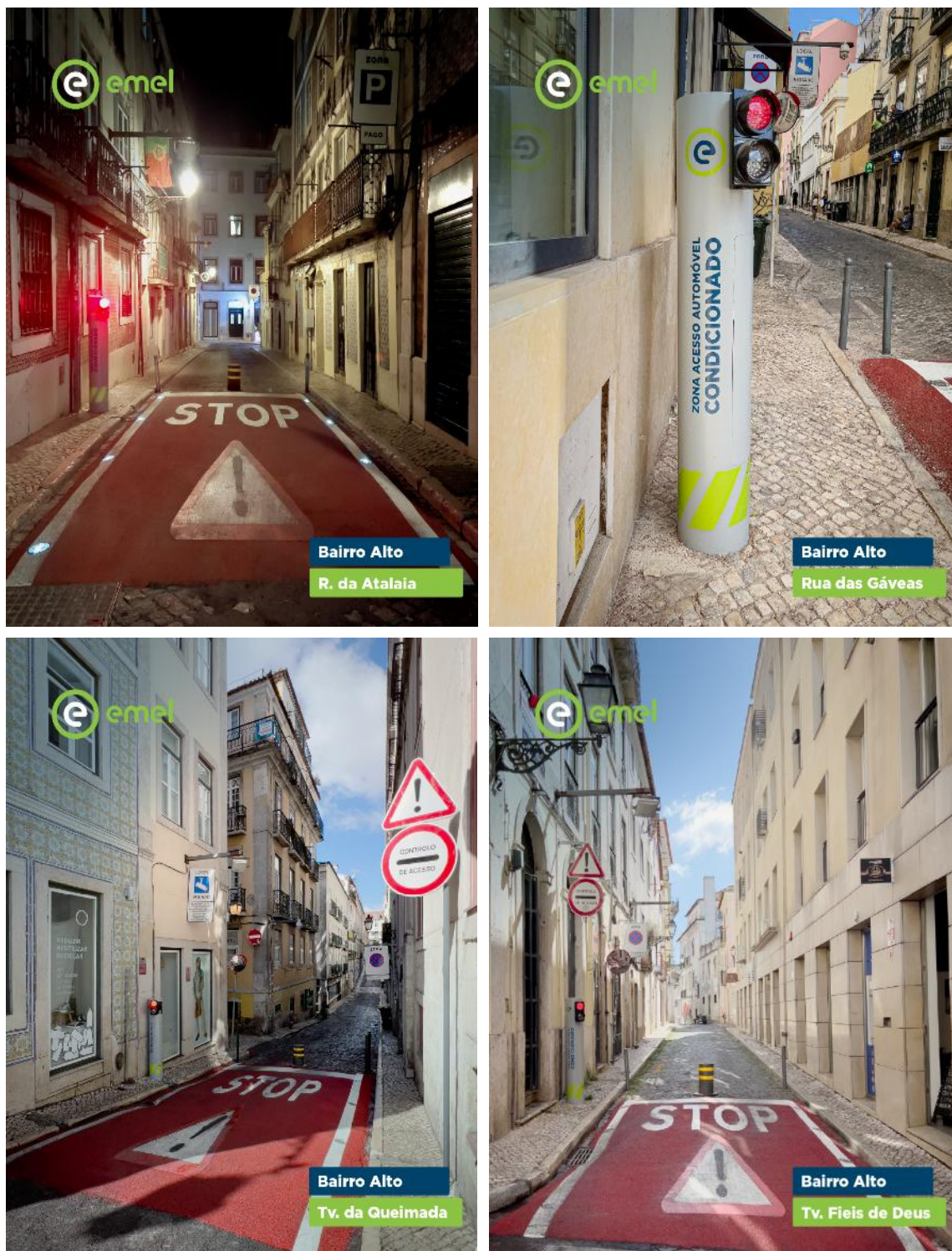


Figura 2-7 Repavimentação, repintura e renovação de Sinalização ZAAC Bairro Alto

Estas intervenções incluem a reposição e atualização da sinalização vertical e horizontal, bem como a melhoria da visibilidade dos dispositivos de controlo de acesso, contribuindo para reduzir ocorrências de embate e reforçar a segurança rodoviária nestes locais.

O conjunto destas intervenções demonstra a importância da sinalização enquanto elemento estruturante do sistema de gestão do estacionamento e da circulação na cidade.

A clareza e atualização da informação transmitida aos utilizadores da via pública constituem fatores essenciais para o bom funcionamento das regras de utilização do espaço urbano, contribuindo simultaneamente para uma atuação mais eficaz da fiscalização e para a redução de situações de conflito na utilização do espaço público.

A EMEL continuará a assegurar a monitorização permanente da sinalização existente e a sua adaptação sempre que a evolução da cidade ou das políticas de mobilidade o justifique.

MEIOS DE PAGAMENTO DO ESTACIONAMENTO NA VIA PÚBLICA

O sistema de cobrança do estacionamento na via pública assenta num conjunto diversificado de meios de pagamento que permitem aos utilizadores regularizar a sua permanência no espaço público, garantindo simultaneamente soluções acessíveis, fiáveis e adaptadas aos diferentes contextos de utilização do espaço urbano.

Historicamente, os parquímetros desempenharam um papel determinante na operacionalização do estacionamento tarifado, permitindo aos condutores efetuar o pagamento diretamente no local onde o veículo se encontra estacionado.

Ao longo das últimas décadas, a rede de equipamentos instalados na cidade constituiu a infraestrutura fundamental para a cobrança do estacionamento na via pública. No final de 2025 encontravam-se instalados na cidade 3 229 parquímetros, distribuídos pelas diferentes zonas de estacionamento tarifado, tendo sido retirados de operação 93 equipamentos ao longo do ano, no âmbito do processo de racionalização da rede em curso.

A gestão desta rede implica uma operação técnica exigente, que envolve atividades permanentes de manutenção preventiva e corretiva, recolha de numerário e monitorização do estado de funcionamento dos equipamentos. No entanto, a evolução tecnológica e a crescente digitalização dos serviços urbanos têm vindo a alterar de forma significativa os hábitos de pagamento dos utilizadores.

Esta transformação dos hábitos de pagamento torna-se particularmente evidente quando se analisam os montantes cobrados por cada meio de pagamento ao longo dos últimos anos.

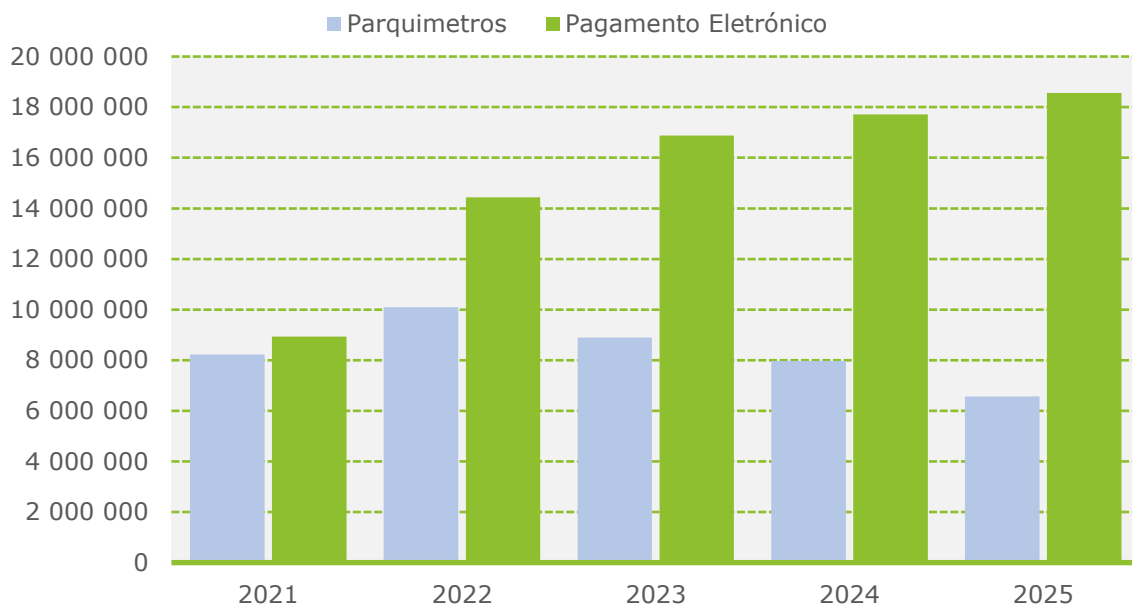


Gráfico 2-11 Evolução dos Rendimentos de Estacionamento na Via Pública Parquímetros vs Pagamento Eletrónico 2021 - 2025

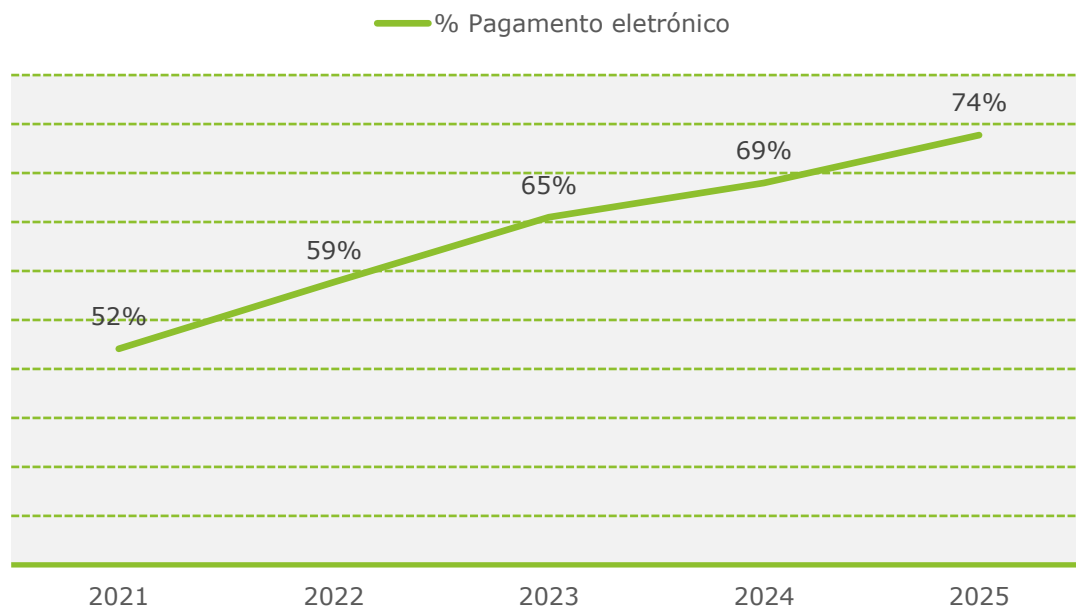


Gráfico 2-12 Evolução da Proporção de Pagamento Eletrónico no Estacionamento na Via Pública 2020 - 2025

A análise da evolução recente dos montantes cobrados evidencia uma alteração estrutural nos padrões de pagamento. Esta evolução reflete uma transformação gradual da forma como os utilizadores interagem com o sistema de estacionamento na cidade.

A generalização dos meios de pagamento eletrónico, nomeadamente através de aplicações móveis e outros sistemas digitais, tem permitido simplificar o processo de pagamento do estacionamento e reduzir a dependência de equipamentos físicos instalados no espaço público.

O peso relativo dos pagamentos eletrónicos tem vindo a crescer de forma continuada, enquanto o montante cobrado através dos parquímetro tem vindo a perder relevância relativa no conjunto do sistema.

Em 2025, os meios de pagamento eletrónico representaram cerca de 74% do total anual cobrado na via pública, tendo-se registado, em vários meses do ano, valores superiores a 80%, confirmando a consolidação deste canal como principal meio de pagamento do estacionamento na cidade.

Esta evolução reflete uma clara preferência dos utilizadores por soluções que permitem maior comodidade e flexibilidade, designadamente a possibilidade de iniciar, prolongar ou terminar o pagamento do estacionamento remotamente, sem necessidade de deslocação ao equipamento instalado na via pública.

Ao mesmo tempo, a operação associada aos parquímetro continua a implicar uma estrutura técnica e logística significativa, que envolve atividades de manutenção preventiva e corretiva, gestão de avarias, recolha e tratamento de numerário, bem como a monitorização permanente do estado de funcionamento dos equipamentos.

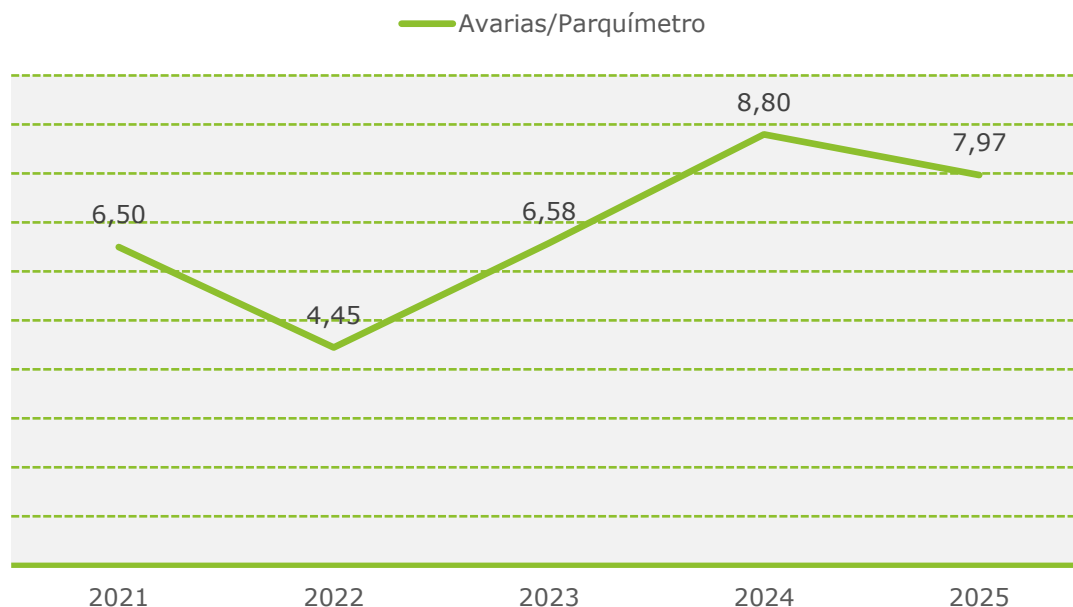
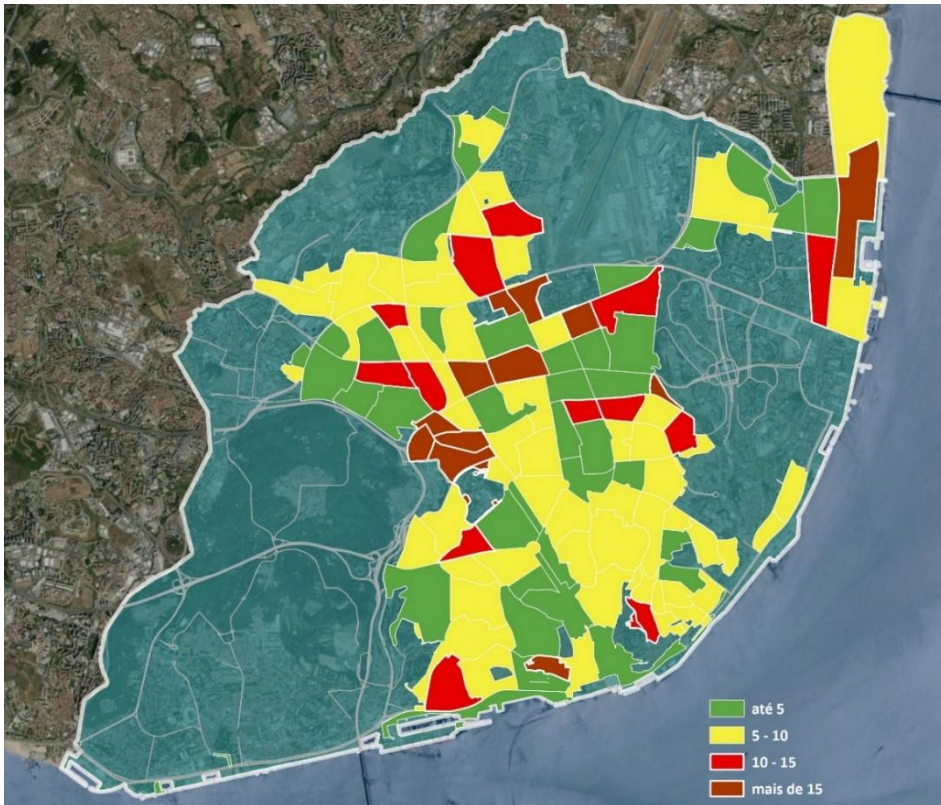


Gráfico 2-13 Evolução do Rácio de Avarias por Parquímetro 2021 - 2025



A exposição permanente destes equipamentos ao espaço público torna-os particularmente vulneráveis ao desgaste associado à utilização intensiva, bem como a ocorrências de vandalismo, fatores que influenciam diretamente a disponibilidade dos equipamentos e exigem intervenções frequentes das equipas técnicas.

A EMEL tem vindo a acompanhar atenta-

Figura 2-8 Número de Avarias por Parquímetro por ZEDL

mente a evolução da utilização dos diferentes meios de pagamento, bem como o desempenho operacional da rede de equipamentos instalada, promovendo simultaneamente soluções intermédias de modernização dos sistemas de pagamento presencial.

Uma dessas soluções consiste na disponibilização de MB WAY em parquímetros selecionados, permitindo realizar paga-

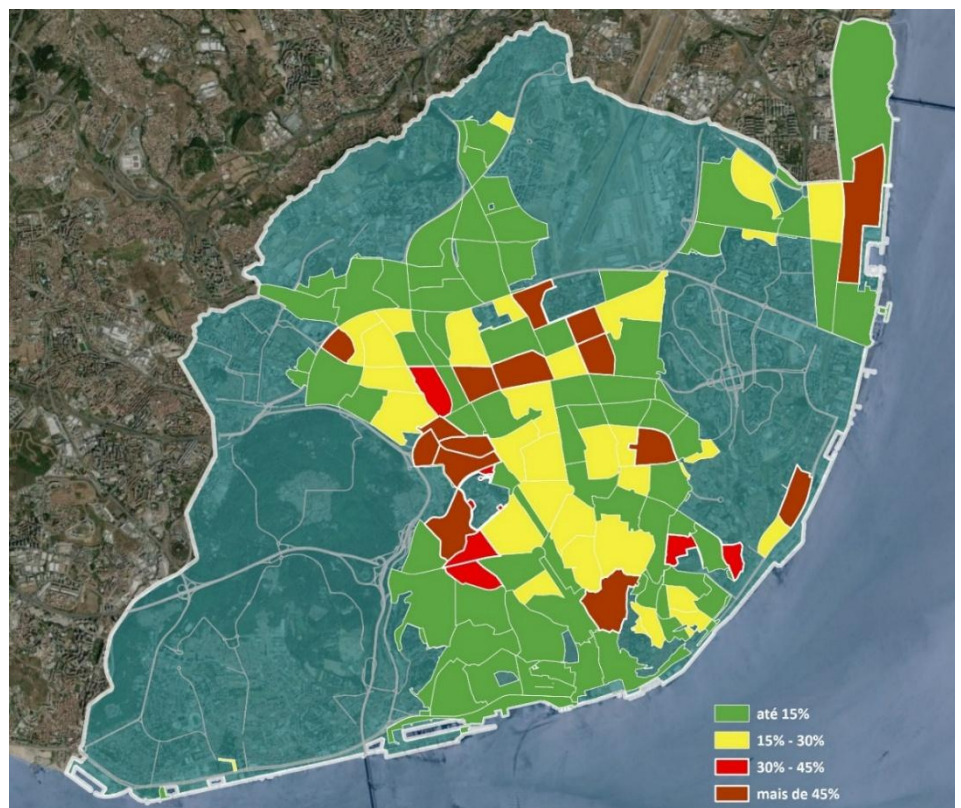


Figura 2-9 Proporção das Avarias Decorrentes de Atos de Vandalismo

mentos digitais diretamente nos equipamentos existentes e oferecendo uma alternativa mais simples para utilizadores ocasionais.



Figura 2-10 parquímetros com pagamento por MB WAY - 2025

Paralelamente, a EMEL tem vindo a proceder a uma racionalização progressiva da rede de parquímetros, baseada em critérios como a proximidade entre equipamentos, o estado de conservação, o desempenho económico e a evolução da utilização dos meios de pagamento digitais nas respetivas zonas.

A evolução tecnológica e a transformação dos hábitos de pagamento colocam, assim, novos desafios à organização futura dos sistemas de cobrança do estacionamento na via pública. A experiência de diversas cidades europeias demonstra que os modelos de pagamento do estacionamento continuam a evoluir, privilegiando soluções cada vez mais desmaterializadas e integradas em plataformas digitais de mobilidade.

A transformação dos hábitos de pagamento dos utilizadores e a crescente adoção de soluções digitais colocam, assim, novos desafios à organização futura dos sistemas de cobrança do estacionamento na via pública,

exigindo uma avaliação contínua das soluções mais eficientes, acessíveis e sustentáveis para assegurar este serviço.

APOIO AO CLIENTE

A atividade da EMEL caracteriza-se por um elevado volume de interações entre os utilizadores dos serviços que presta e a própria empresa. São milhões de utilizações associadas ao estacionamento na via pública e em parques, milhões de viagens realizadas no sistema GIRA, milhares de carregamentos de veículos elétricos e um volume muito significativo de pedidos relacionados com a emissão de dísticos e outros produtos da empresa.

Num contexto de forte interação com os cidadãos, torna-se essencial assegurar uma capacidade de atendimento que permita responder de forma eficaz às dúvidas, solicitações e reclamações dirigidas à empresa.

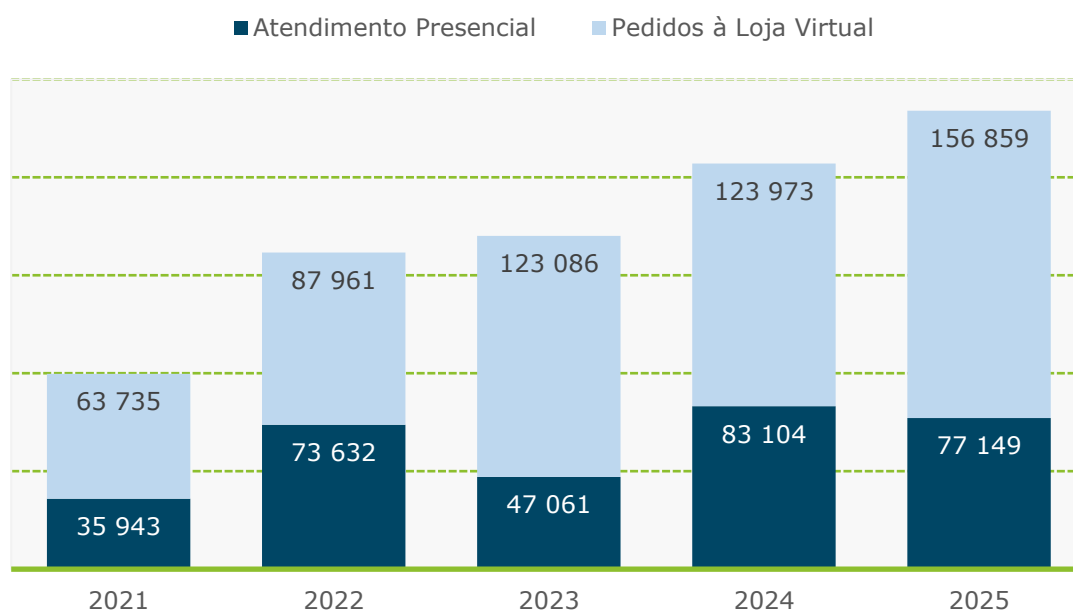


Gráfico 2-14 Evolução do volume de atendimentos presenciais e pela loja virtual 2021 - 2025

O atendimento aos clientes da EMEL é assegurado através de uma combinação de canais digitais e presenciais, incluindo o sítio institucional, o contacto telefónico e o correio eletrónico, bem como os pontos de atendimento nas Lojas do Cidadão das Laranjeiras e do Saldanha e no edifício da Câmara Municipal de Lisboa, em Entrecampos.



Figura 2-11 Localização das Lojas EMEL

Nos últimos anos, a estratégia da empresa tem privilegiado a diversificação dos meios de contacto e a desmaterialização de processos, promovendo soluções digitais que permitem simplificar a interação com os clientes e reduzir a necessidade de deslocação física aos pontos de atendimento.

Esta evolução é visível no crescimento contínuo da utilização da Loja Virtual, que se afirma hoje como o principal canal de atendimento da empresa.

Em 2025 foram realizados mais de 150 mil atendimentos, a maioria dos quais relacionados com a emissão e renovação de dísticos que titulam o estacionamento, nas ZEDL e ZAAC, com predominância dos dísticos de residente, que continuam a representar a principal categoria de pedidos.

■ Dístico de Residente
 ■ Dístico Verde
 ■ Dístico de Empresa
 ■ Outros

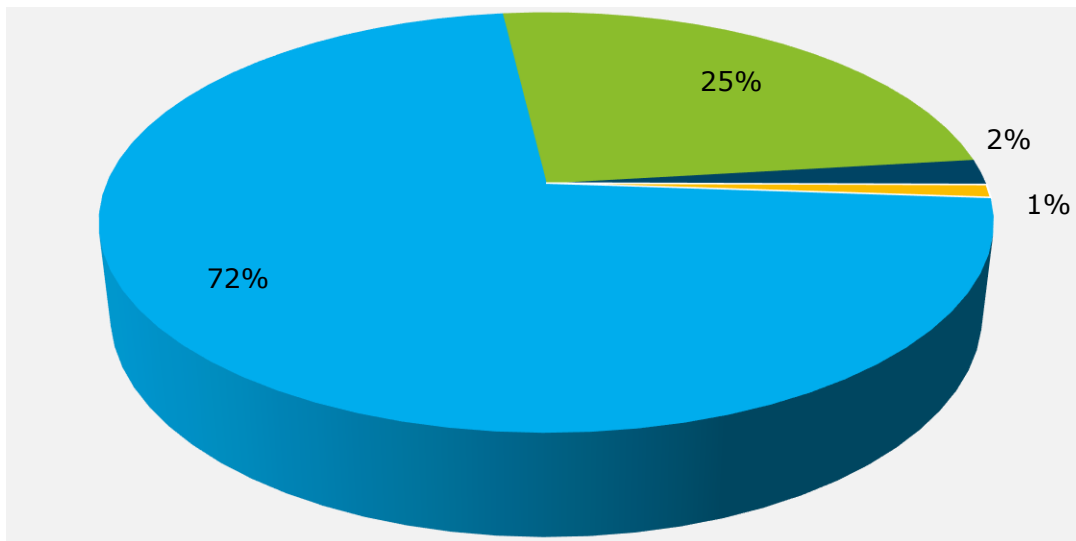


Gráfico 2-15 Repartição dos dísticos emitidos em 2025

O dístico verde, destinado a veículos 100% elétricos e que permite o estacionamento gratuito nos lugares tarifados da cidade, é o segundo produto mais procurado pelos utilizadores.

A EMEL disponibiliza ainda dois outros canais de contacto com a empresa:

- **Contact Center EMEL**

disponível 24 horas por dia, sete dias por semana e com funcionamento especializado durante o período noturno recebendo as comunicações de ocorrências na rede semafórica e no carregamento de veículos elétricos

- **Interações escritas**

A maioria das interações esteve relacionada com contraordenações (37%), seguindo-se os temas associados ao sistema GIRA (26%) e os pedidos de informação sobre estacionamento na via pública, designadamente sinalização, marcações ou alterações no espaço público

Paralelamente, o Serviço de Gestão do Cliente desenvolveu em 2025 um trabalho significativo de consolidação das avenças de estacionamento em parques, abrangendo 32 parques geridos pela EMEL ou por parceiros, processo que permitiu modernizar o produto e melhorar os mecanismos de gestão da informação.

Este esforço contribuiu igualmente para a redução significativa das listas de espera para avenças, que passaram de 937 para 382 pedidos, refletindo ganhos relevantes na organização e gestão do serviço.

Uma parte significativa das interações entre os cidadãos e a EMEL está diretamente associada ao estacionamento de residentes, quer através da emissão e renovação dos respetivos dísticos, quer através dos pedidos de esclarecimento relacionados com a utilização dos lugares reservados. Este volume de interações evidencia a importância deste instrumento na política de gestão do estacionamento da cidade, tema que se aborda na secção seguinte.

2.3. RESIDENTES

Nas áreas mais densas da cidade de Lisboa, onde o espaço público é particularmente disputado, o objetivo de garantir condições de estacionamento para quem vive na cidade assume especial relevância na organização do estacionamento urbano.

Assim, o sistema de estacionamento planeado para Lisboa, procura assegurar que os residentes dispõem de condições para estacionar nas áreas onde habitam, contribuindo para proteger a qualidade de vida nas zonas predominantemente habitacionais da cidade.



Figura 2-12 Sinal de Reserva do estacionamento Exclusivo a residentes

A gestão deste sistema exige um trabalho contínuo de emissão e renovação de dísticos, monitorização da ocupação do espaço público e ajustamento das regras de estacionamento às dinâmicas urbanas de cada zona da cidade. A sua abrangência reflete-se no elevado número de dísticos

atualmente em vigor na cidade, cuja evolução tem acompanhado as transformações demográficas e urbanas de Lisboa.

LUGARES RESERVADOS A RESIDENTES

Nos últimos anos a EMEL tem vindo a reforçar progressivamente o número de lugares reservados a residentes nas Zonas de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL), procurando responder às necessidades de estacionamento das populações residentes.

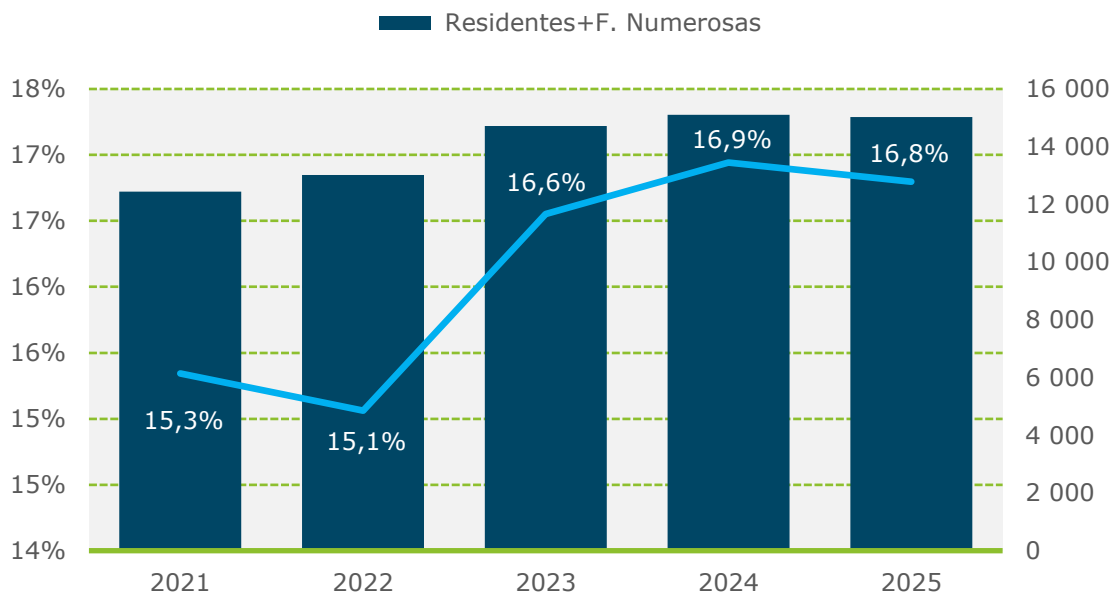


Gráfico 2-16 Evolução do Número de Lugares para Residentes 2021 - 2025

Apesar de em 2025 se ter registado uma ligeira redução líquida de lugares reservados – associada à conversão de alguns lugares reservados em Arroios e Carnide para lugares tarifados com reserva noturna para residentes – a política de proteção do estacionamento para residentes manteve-se como um dos pilares da gestão do estacionamento na cidade.

A reserva permanente de lugares para residentes permite garantir condições de estacionamento nas áreas habitacionais, embora possa deslocar parte da procura de estacionamento de rotação para arruamentos adjacentes, exigindo uma gestão cuidadosa da oferta de lugares tarifados e das respetivas tarifas.

PRESSÃO SOBRE O SISTEMA

A evolução do número de dísticos e da oferta de lugares reservados evidencia igualmente a pressão crescente sobre o sistema de estacionamento de residentes.

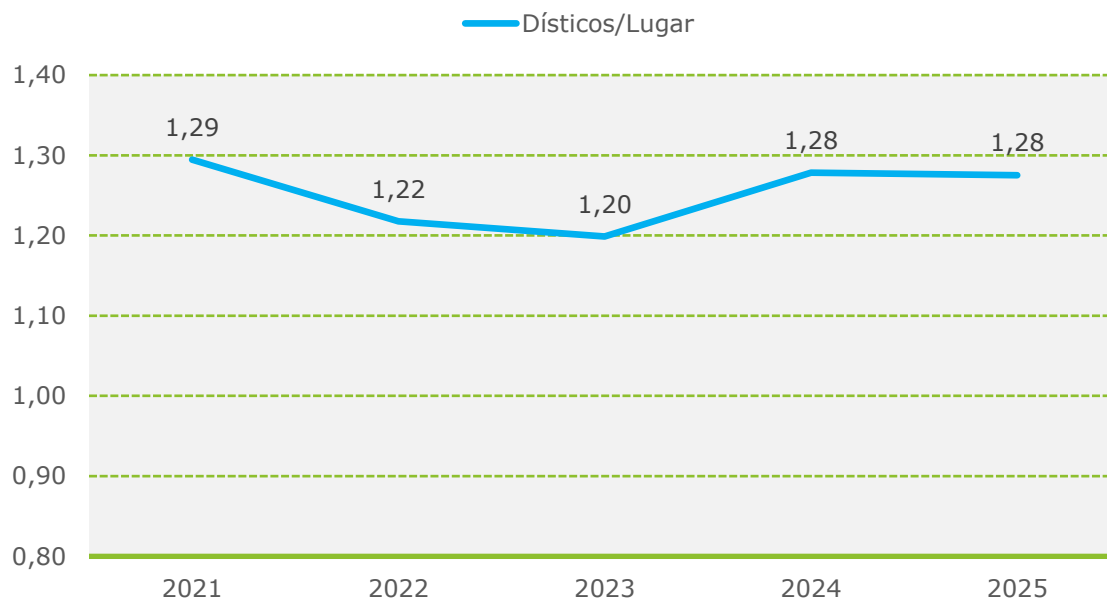


Gráfico 2-17 Evolução do Rácio de Dísticos por Lugar nas ZEDL 2021 - 2025

Em 2019, último ano antes da pandemia, o rácio global de dísticos por lugar situava-se em 1,29, valor que em 2025 se manteve próximo, mas caindo um pouco (1,28).

A evolução recente do sistema de estacionamento na cidade revela, um aparente paradoxo. Por um lado, o número de dísticos de residente permaneceu em linha com o valor de 2024 e o volume de horas de estacionamento de rotação vendidas diminuiu face aos valores registados antes da pandemia (-7,7%). Por outro lado, a perceção de dificuldade em encontrar estacionamento manteve-se elevada em diversas zonas da cidade.

Esta realidade resulta de vários fatores que têm vindo a alterar os padrões de utilização do espaço público, entre os quais se destaca o crescimento muito significativo (mais de 900% face aos valores anteriores à pandemia) do número de dísticos verdes, associados a veículos elétricos e que permitem o estacionamento gratuito nos lugares tarifados.

A análise territorial deste rácio mostra, aliás, situações bastante diferenciadas entre zonas da cidade, com algumas áreas a apresentarem

valores significativamente superiores à média. As tabelas detalhadas relativas ao número de dísticos por zona encontram-se no Anexo 1.

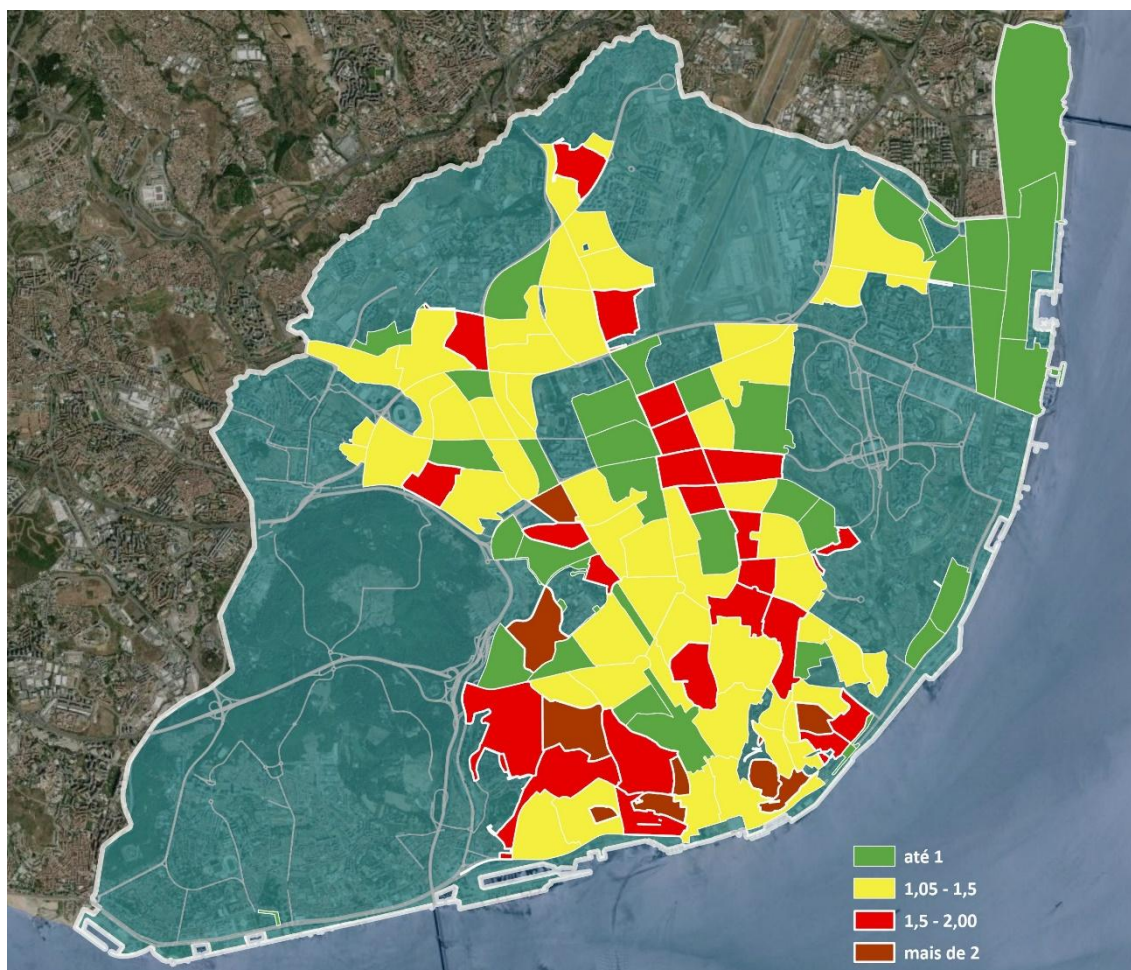


Figura 2-13 Distribuição do Rácio de Dístico por Lugar nas ZEDL e ZAAC

SOLUÇÕES COMPLEMENTARES: AVENÇAS R24/AVENÇAS NOTURNAS

Face às limitações físicas do espaço público e à pressão crescente sobre o estacionamento nas áreas mais centrais da cidade, a EMEL tem vindo a promover soluções complementares que permitam ampliar a oferta disponível para residentes.

Entre estas soluções destaca-se a avença R24 e as avenças noturnas, produtos destinados a residentes que permite estacionar em parques EMEL a um preço particularmente vantajoso.

Esta modalidade está disponível para residentes das ZEDL onde se localiza o parque aderente ou em ZEDL contígua, implicando a renúncia ao primeiro dístico associado à morada do residente.

A avença R24 apresenta um preço uniforme em todos os parques EMEL, permitindo garantir maior previsibilidade para os utilizadores e simplificando a gestão do sistema.

Ao longo de 2025 foi reforçado o número de lugares disponíveis para esta modalidade, tendo-se registado um crescimento de cerca de 18% nas adesões face às avenças de residentes anteriormente comercializadas.

Este crescimento confirma o interesse crescente dos residentes por soluções que permitam assegurar estacionamento em infraestruturas dedicadas, reduzindo simultaneamente a pressão sobre o espaço público.

A crescente procura por soluções de estacionamento fora da via pública por parte dos residentes evidencia a importância das infraestruturas de estacionamento em parque enquanto complemento ao sistema de estacionamento na via pública, tema que se aborda na secção seguinte.

2.4. PARQUES

A gestão do estacionamento em parques constitui um complemento essencial da política de gestão do estacionamento na via pública.

Em cidades densas e historicamente consolidadas como Lisboa, onde o espaço público é um recurso escasso, as infraestruturas de estacionamento fora da via pública desempenham um papel fundamental na organização da mobilidade urbana.

Ao permitir acomodar veículos em estruturas dedicadas, os parques de estacionamento contribuem para reduzir a pressão sobre o espaço público, libertando espaço para outros usos urbanos, designadamente circulação pedonal, modos suaves de mobilidade e qualificação do ambiente urbano.

Ao mesmo tempo, permitem oferecer soluções mais adequadas para estadias de maior duração, quer para residentes quer para utilizadores que necessitam de estacionamento prolongado.

No final de 2025, a EMEL assegurava a gestão de uma rede que integrava 42 parques de estacionamento

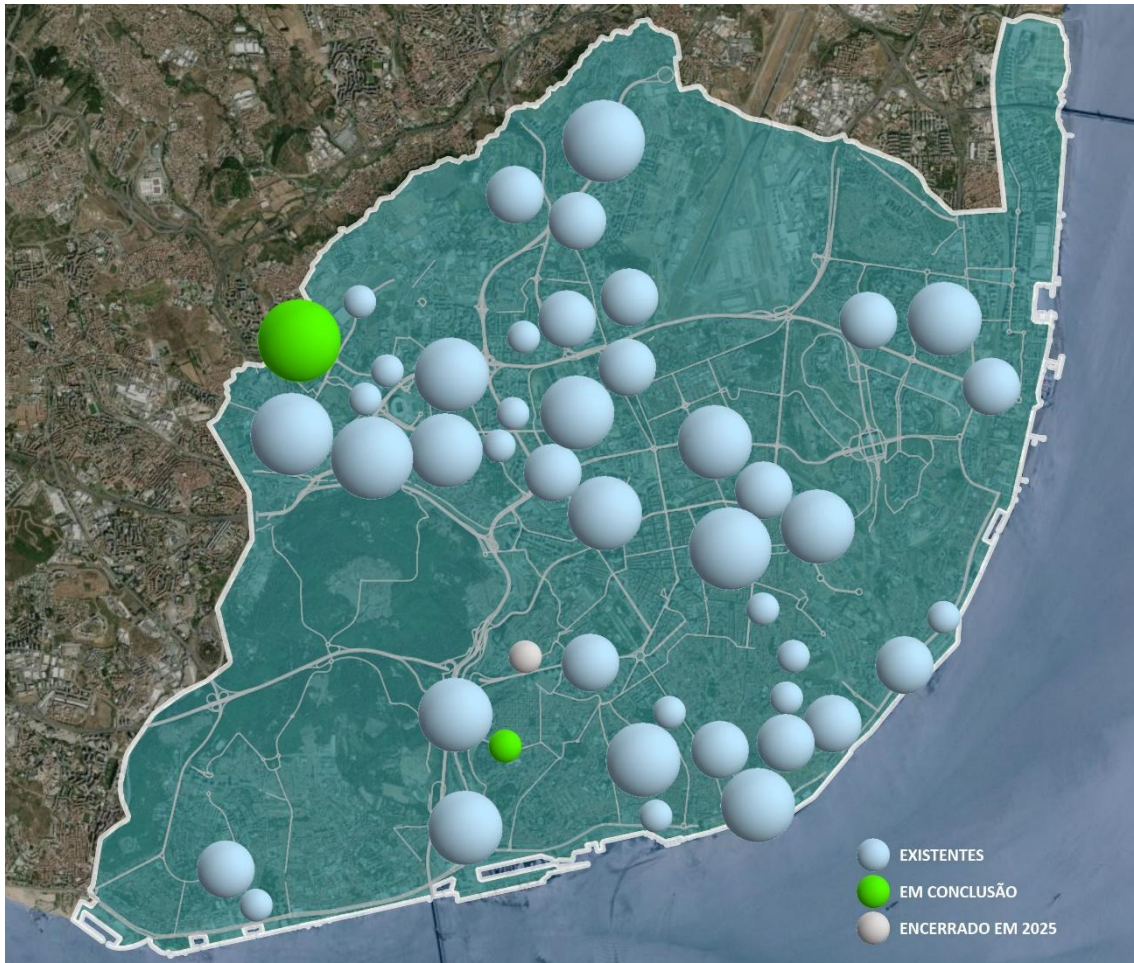


Figura 2-14 Rede de parques de estacionamento operados pela EMEL - 2025

O total de lugares disponíveis chegou aos 7061, registando-se assim um aumento significativo da capacidade global face ao ano anterior, apesar do encerramento do parque de Vila Maria, em Campolide (ver anexo 2).

■ Lugares em Parques de Estacionamento

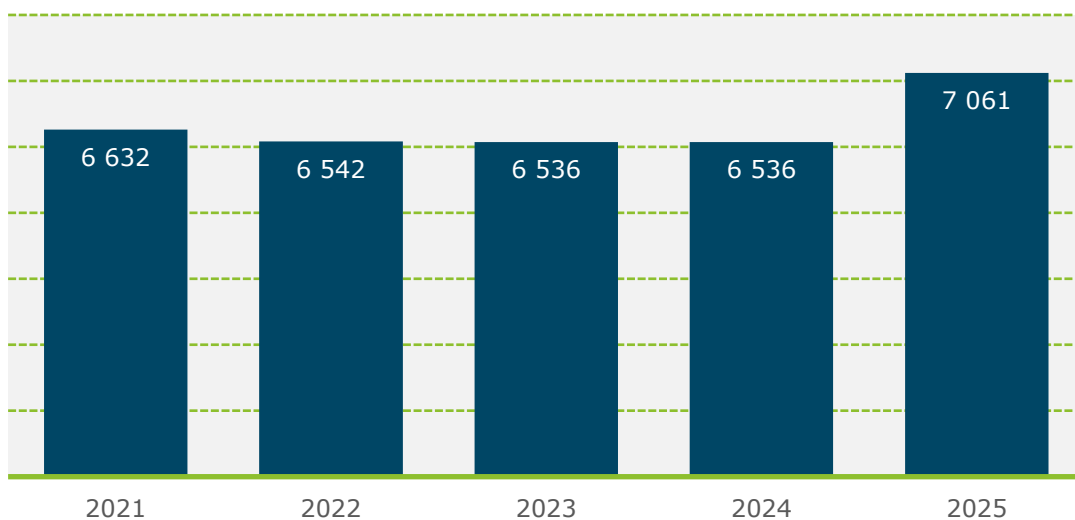


Gráfico 2-18 Evolução do Número de Lugares em Parques EMEL 2021 - 2025

A evolução da capacidade da rede resulta de diferentes vias de intervenção, que incluem a construção de novas infraestruturas, a celebração de protocolos com outras entidades e a otimização da utilização de parques existentes.

CONSTRUÇÃO DE NOVOS PARQUES

Em 2025 entrou em exploração o Parque da Azinhaga da Cidade, no Lumiar, com 165 lugares de estacionamento, integrado na intervenção urbanística da Via Estruturante de Santa Clara. Esta nova infraestrutura veio integrar a rede de Parques Navegante.

Para além da nova capacidade de estacionamento, esta intervenção incluiu a qualificação do espaço público envolvente, com reperfilamento viário, alargamento de passeios, plantação de árvores e criação de uma ciclovia com cerca de 500 metros.



Figura 2-15 Parque de estacionamento da Azinhaga da Cidade, no Lumiar

Foi igualmente concluído o Parque da Travessa do Bahuto, em Campo de Ourique, com 90 lugares, embora a sua entrada em exploração ocorra apenas posteriormente. Trata-se de uma infraestrutura vocacionada sobretudo para responder à elevada pressão de estacionamento de residentes numa das zonas mais densas da cidade.

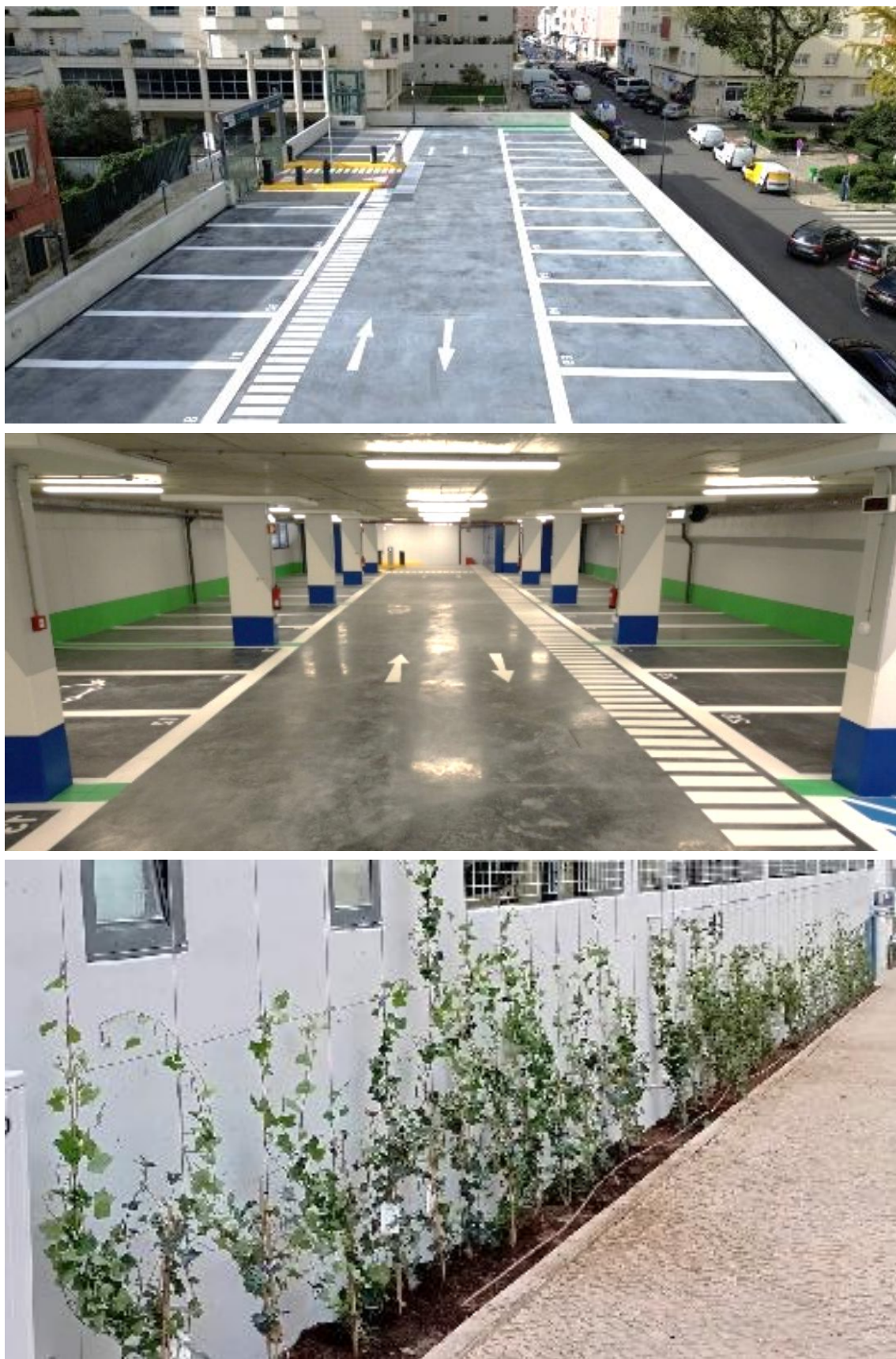


Figura 2-16 Parque de Estacionamento do Bahuto, em Campo de Ourique

ARTICULAÇÃO COM A CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA

No âmbito da articulação com o Município de Lisboa, a EMEL passou também a assegurar a gestão operacional do Parque da Fábrica 1921, na freguesia de Benfica, disponibilizando cerca de 310 lugares e novas modalidades de avença destinadas a residentes da zona, designadamente a R24 e a avença noturna. Esta solução permitiu alargar a oferta de estacionamento em parque numa área com pressão relevante sobre a via pública, reforçando a articulação entre estacionamento estruturado contemplando rotação e proteção das necessidades de estacionamento dos moradores.



Figura 2-17 Parque de estacionamento Fábrica 1921, em Benfica

PROTOCOLO LIDL

Em 2025 foi igualmente estabelecido um protocolo entre a Câmara Municipal de Lisboa, a EMEL e a cadeia de supermercados LIDL, que permitiu integrar na rede da cidade seis parques associados a estabelecimentos comerciais, localizados em diferentes zonas de Lisboa. O protocolo tornou possível o estacionamento noturno de residentes, entre as 21h00 e as 08h30, mediante uma taxa de adesão simbólica.

Esta solução permitiu testar uma modalidade complementar de aproveitamento de capacidade instalada em infraestruturas privadas,

contribuindo para diversificar a oferta de estacionamento fora da via pública em áreas com pressão residencial.



Figura 2-18 Parque LIDL operado pela EMEL



Figura 2-19 Parques com operação EMEL por via de protocolos em 2025

A experiência acumulada com este modelo permitirá avaliar em que contextos soluções desta natureza apresentam maior adequação e procura efetiva, tendo em vista a afetação mais eficiente dos recursos disponíveis.

2.4.1. PARQUES NAVEGANTE

A rede de Parques Navegante continua a afirmar-se como uma das vertentes mais estratégicas da política de estacionamento em parque, ao incentivar a intermodalidade entre o automóvel e os transportes públicos e ao oferecer uma alternativa competitiva ao acesso automóvel ao centro da cidade.

Em 2025, esta rede foi reforçada com a entrada em exploração do Parque Navegante da Azinhaga da Cidade, juntando-se aos parques já existentes no Colégio Militar, Avenida de Pádua, Ameixoeira, Telheiras Nascente e Telheiras Poente. Os dados de utilização confirmam a conveniência do produto, com tempos médios de permanência entre 7 e 9 horas, revelando a sua adequação a padrões de mobilidade pendular e de longa duração. O número de clientes que utilizaram o serviço cresceu 95% face a 2024.

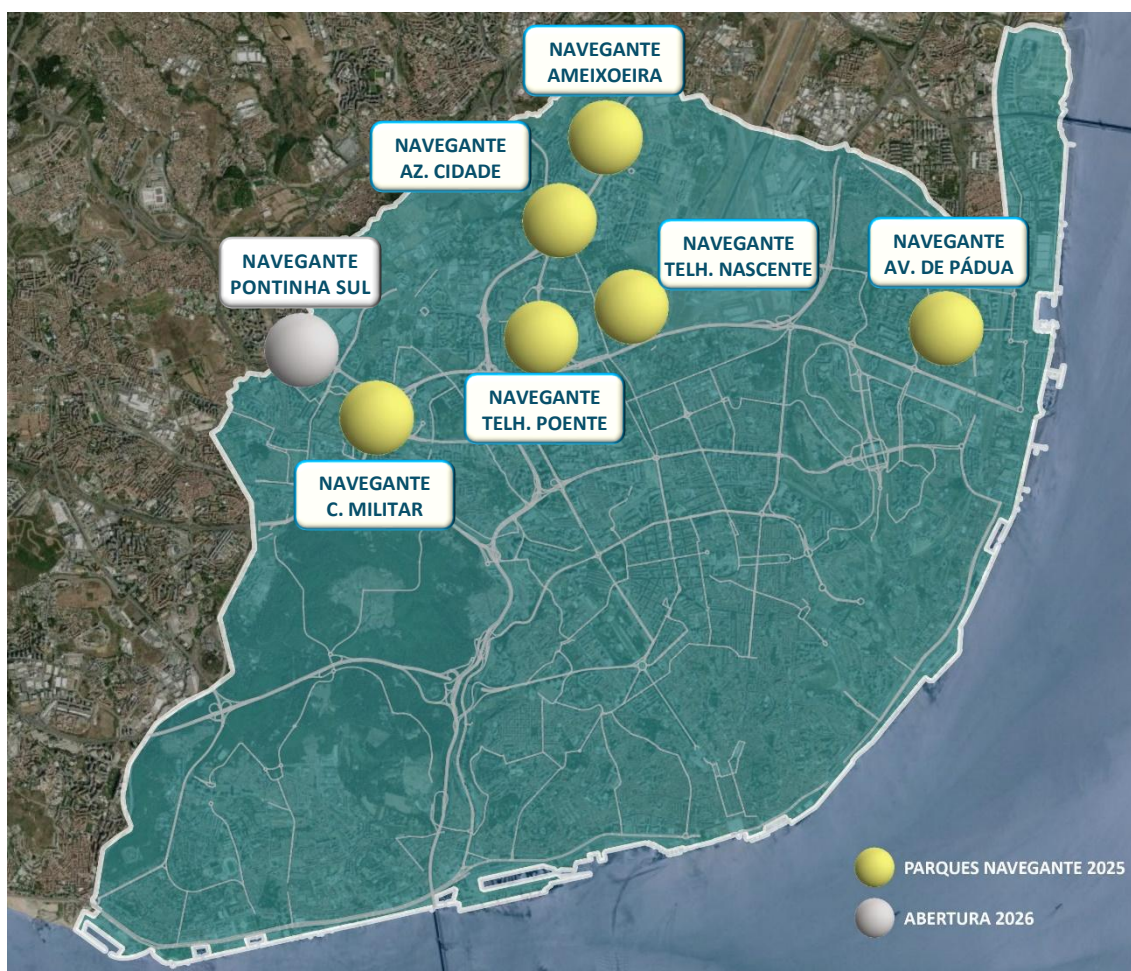


Figura 2-20 Rede de Parques Navegante 2025

TABELA 2-2 PARQUES NAVEGANTE - 2025

PARQUES NAVEGANTE 2024	C. MILITAR	AV. PÁDUA	AMEDXOEIRA	TELHEIRAS NASCENTE	TELHEIRAS POENTE	AZINHAGA DA CIDADE
FORMALIZAÇÕES NAVEGANTE	1 457	298	996	40	44	91
CLIENTES QUE UTILIZAM O SERVIÇO	1 254	201	774	26	38	77
TEMPO MÉDIO DE PERMANÊNCIA (HORAS)	8	9	9	8	7	7

Neste contexto, assume particular relevância o Parque Navegante Pontinha Sul, já concluído em 2025, com 387 lugares de estacionamento, incluindo lugares equipados para carregamento de veículos elétricos, lugares para veículos de pequena dimensão, lugares para pessoas com mobilidade reduzida e zonas exclusivas para motociclos e bicicletas.

Embora ainda não tenha entrado em exploração, esta infraestrutura representa um reforço muito significativo da oferta de estacionamento estruturado numa zona de grande conveniência e com excelente potencial de articulação modal, devendo assumir-se como mais uma peça central da rede Navegante e da estratégia de dissuasão do acesso automóvel às áreas mais congestionadas da cidade.



Figura 2-21 Parque de Estacionamento Pontinha Sul / Condes de Carnide

A crescente pressão sobre o espaço público e a evolução dos padrões de mobilidade urbana tendem a reforçar o papel dos parques de estacionamento enquanto solução, particularmente adequada, para estadias de longa duração e para estacionamento de rotação prolongada.

Em especial, nas zonas mais centrais e consolidadas da cidade, a existência de infraestruturas dedicadas permite acomodar procura automóvel sem agravar a disputa pelo espaço público à superfície.

Neste quadro, a gestão integrada entre estacionamento na via pública e estacionamento em parque assume ainda maior importância. A evolução da estrutura tarifária da via pública e a crescente escassez de espaço disponível tendem a tornar o estacionamento em parque uma solução cada vez mais atrativa para utilizações de maior duração, contribuindo para uma afetação mais eficiente do espaço urbano e para uma melhor organização do sistema de mobilidade da cidade.

2.4.2. BICIPARKS

A rede BiciPark constitui a solução disponibilizada pela EMEL para estacionamento seguro de bicicletas, integrada na estratégia mais ampla de promoção da mobilidade ciclável na cidade de Lisboa.

Estes equipamentos permitem o estacionamento protegido de bicicletas em estruturas dedicadas, instaladas maioritariamente em parques de estacionamento da cidade, contribuindo para melhorar as condições de utilização quotidiana deste modo de transporte.

A disponibilização de estacionamento seguro constitui um fator determinante para a adoção da bicicleta como meio de deslocação regular em meio urbano, permitindo reduzir o risco de furto e oferecer condições adequadas para estacionamento prolongado.

Neste contexto, a rede BiciPark assume particular relevância enquanto complemento da rede ciclável da cidade e do sistema de bicicletas partilhadas GIRA, reforçando as condições para a utilização da bicicleta em deslocações pendulares e intermodais.

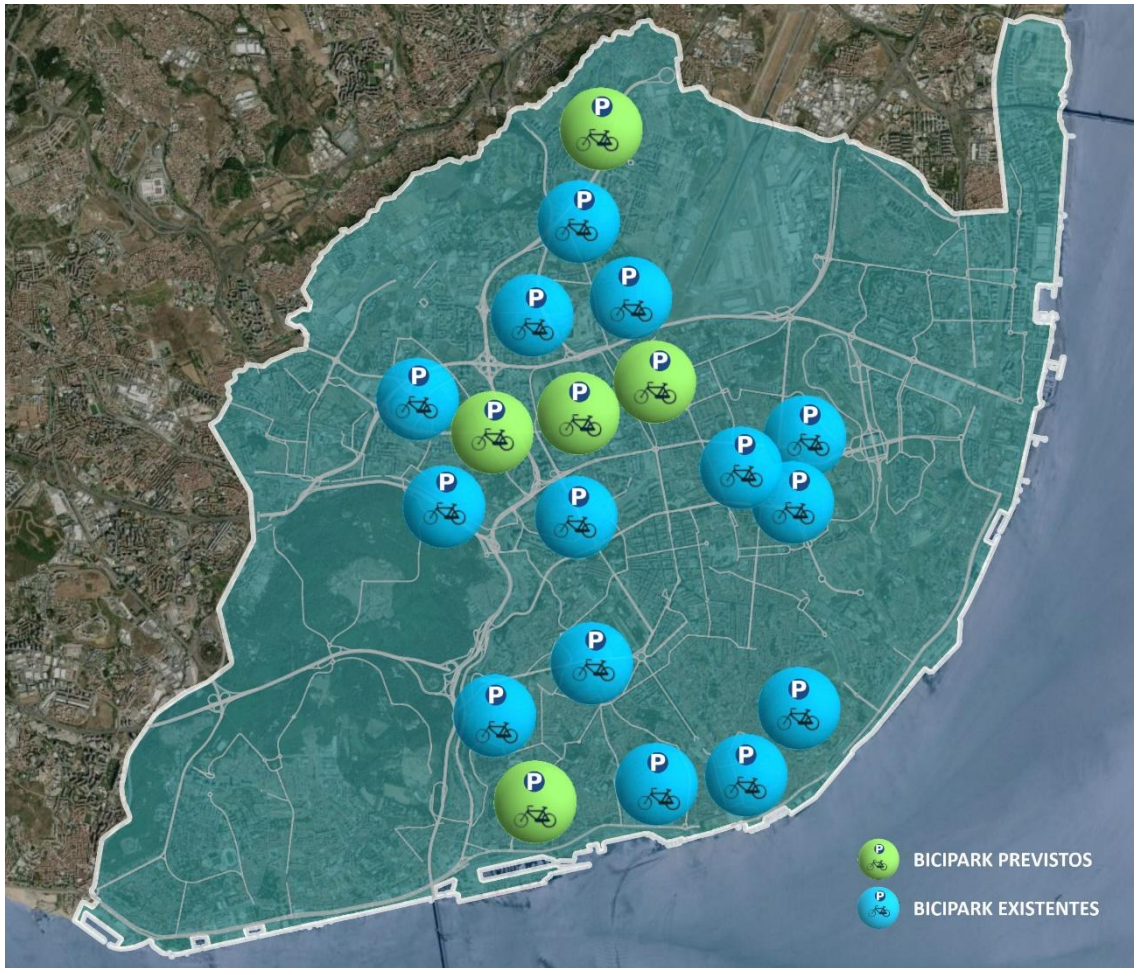


Figura 2-22 Rede Bicipark

Em 2025 foi aberto um novo espaço, no Parque da Calçada do Combro, encontrando-se já identificadas oportunidades de expansão desta rede, designadamente em parques de superfície EMEL, o que vem reforçar a cobertura territorial da rede e criar melhores condições para a articulação entre estacionamento automóvel, transporte público e mobilidade ciclável.

A experiência de utilização destes equipamentos revela, de forma geral, uma perceção positiva por parte dos utilizadores, nomeadamente a facilidade de acesso através do cartão Navegante, que permite integrar o serviço no ecossistema de mobilidade já utilizado pelos cidadãos.

Foram igualmente identificados alguns aspetos suscetíveis de melhoria, designadamente a necessidade de modernização dos processos de subscrição e renovação, atualmente pouco adaptados às práticas digitais mais recentes, bem como a necessidade de reforçar a divulgação do serviço, de forma a aumentar o conhecimento desta solução por parte de potenciais utilizadores. Foram ainda registadas algumas situações pontuais de utilização indevida de infraestruturas, evidenciando a importância de reforçar os mecanismos de acompanhamento, fiscalização e segurança destes equipamentos.

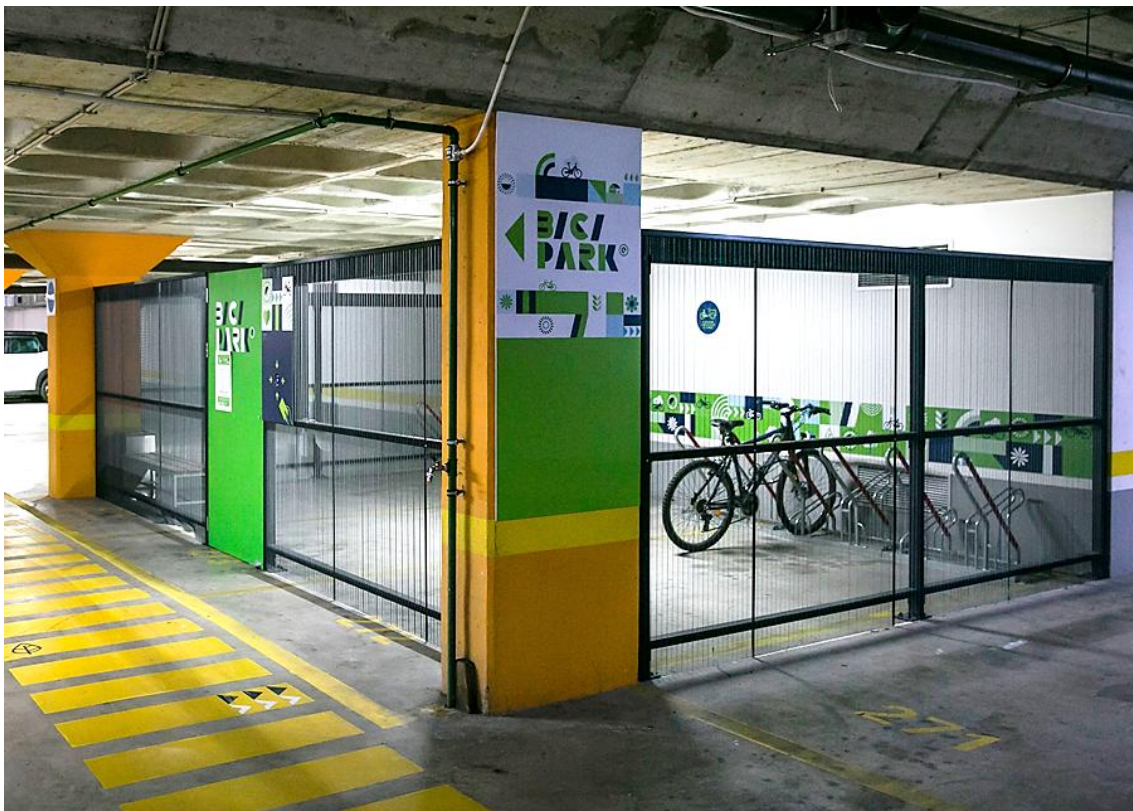


Figura 2-23 BiciPark Telheiras Nascente

Há registo de alguns episódios pontuais de vandalismo e furto de bicicletas em infraestruturas desta natureza, realidade que afeta diversas cidades europeias e que evidencia a importância de continuar a aperfeiçoar os mecanismos de segurança e gestão. A EMEL tem vindo a acompanhar estas situações em articulação com as autoridades competentes, avaliando simultaneamente soluções técnicas que permitam reforçar a proteção das infraestruturas e dos bens dos utilizadores.

Apesar destes episódios isolados, a rede BiciPark continua a afirmar-se como um instrumento relevante de apoio à mobilidade ciclável, contribuindo para reforçar as condições de segurança e conveniência para o estacionamento de bicicletas na cidade e para a integração deste modo nas soluções de mobilidade urbana.

A gestão integrada do estacionamento – articulando a via pública, a rede de parques e as novas soluções de mobilidade urbana – tem vindo a afirmar-se como um instrumento fundamental para melhorar o funcionamento da cidade, apoiar os residentes e promover uma mobilidade mais sustentável em Lisboa.

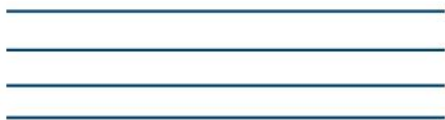
A evolução das soluções de gestão do estacionamento e da mobilidade urbana tem vindo a apoiar-se, de forma crescente, na incorporação de novas tecnologias, na digitalização dos serviços e no desenvolvimento de soluções inovadoras orientadas para melhorar a experiência dos utilizadores e a eficiência da gestão do espaço urbano.

Neste contexto, a EMEL tem vindo a desenvolver diversas iniciativas no domínio da inovação, explorando novas ferramentas tecnológicas, novos modelos de serviço e novas formas de integração entre diferentes modos de mobilidade, como se verá no capítulo seguinte.



03

INOVAÇÃO



No pilar de investimento EMEL, e reconhecendo uma responsabilidade maior no desenvolvimento de novas soluções que contribuam para o aumento da sustentabilidade e equidade do sistema de mobilidade da cidade, incluem-se os projetos de investigação e inovação (I&I).

Assim, no domínio da inovação digital a EMEL deu continuidade ao trabalho que tem vindo a desenvolver no projeto DeployEMDS, cofinanciado pelo Programa Europa Digital, da União Europeia, que tem como objetivo a criação de um espaço europeu de dados que permita a facilitação do acesso, partilha e reutilização de dados de mobilidade.

No âmbito deste projeto, o último ano foi marcado pela conclusão do levantamento de barreiras urbanísticas, arquitetónicas e de informação no acesso a serviços EMEL, bem como das barreiras geradas pelos seus equipamentos na cidade.

Este trabalho, orientado para a disponibilização de dados de acessibilidade que possam informar, por exemplo, futuras intervenções no espaço público, incluiu a realização de uma experimentação de serviços EMEL com a participação direta de pessoas com necessidades específicas, designadamente pessoas utilizadoras de cadeira de rodas manuais, pessoas cegas e neurodivergentes.

Posteriormente, foi iniciado o processo de recolha de novos dados com vista a complementar a informação a partilhar com os possíveis prestadores de serviços de navegação, e assim contribuir para um planeamento de percursos mais fiáveis nas deslocações das pessoas com mobilidade condicionada.

No âmbito da solução Mobilidade-como-um-Serviço (ou MaaS), o segundo caso de uso explorado pela EMEL no projeto DeployEMDS, foi concluído o processo de cocriação, com entidades empregadoras, da futura solução de gestão do orçamento de mobilidade, bem como os trabalhos de mapeamento dos requisitos funcionais a integrar na futura solução. O desenvolvimento da solução terá lugar durante o ano de 2026, assim como o respetivo lançamento.

Por sua vez, no campo dos sistemas inteligentes de transportes (SIT), deu-se o arranque de um novo projeto europeu, TISGRADE – Traffic Management Information Services upGRADE Europe, cofinanciado pelo Programa Connecting Europe Facility (CEF) da União Europeia, e que terá uma duração de três anos.



Figura 3-1 Imagem do TISGRADE

O projeto visa acelerar o cumprimento do Regulamento Delegado (UE) 2022/670 e da Diretiva Europeia relativa aos SIT, reforçando a qualidade, quantidade e interoperabilidade de dados de tráfego rodoviário em tempo real

(RTTI) à escala europeia, através da digitalização, harmonização e partilha de dados de elevado valor relacionados com a gestão do tráfego.

Neste projeto, a EMEL tem a sob sua responsabilidade o desenvolvimento e implementação de ferramentas de recolha, digitalização e disponibilização de dados relativos à gestão da mobilidade multimodal em Lisboa, assegurando a sua interoperabilidade em conformidade com os requisitos europeus.

Relativamente à partilha de dados, foi ainda dada continuidade ao projeto de melhoria do portal de dados abertos EMEL. Pretende-se disponibilizar uma ferramenta de acesso fácil, intuitivo e aberto a dados relevantes da esfera de trabalho EMEL na do sistema de mobilidade da cidade.

Neste sentido, o trabalho iniciado visa melhorar a navegabilidade e usabilidade e, simultaneamente, aumentar a disponibilização de mais conjuntos de dados.

No que respeita à melhoria contínua, em 2025 destaca-se o trabalho desenvolvido com vista à revisão das propostas de valor Bicipark e GIRA, com o objetivo de melhorar a qualidade de serviço oferecido e a experiência de utilização. Paralelamente, foi desenvolvido um trabalho de simplificação e otimização de processos e procedimentos para a operação de serviços já existentes.

Por outro lado, e com o objetivo de dar cumprimento ao Regulamento de Gestão de Estacionamento e Paragem na Via Pública no que concerne às cargas e descargas, foi iniciado um projeto promovido pelo Governo português que visa uma gestão mais eficiente e eficaz dos lugares de estacionamento destinados a operações de cargas e descargas.

A EMEL ficou ainda mandatada para o desenvolvimento e implementação de uma solução aplicacional de gestão das operações de cargas e descargas na via pública, trabalho que será desenvolvido no decorrer de 2026.

Por fim, e à semelhança de anos anteriores, a EMEL marcou presença em conferências internacionais, nomeadamente na Smart City Expo 25 e na

Conferência Anual da POLIS 25, disseminando o conhecimento gerado nos diferentes projetos de inovação.

Por outro lado, o ano ficou igualmente marcado pelo reforço da presença da EMEL em diversas oportunidades de financiamento, designadamente através da preparação e submissão de candidaturas a programas de apoio nacionais e europeus. Estas candidaturas incidiram sobre projetos relacionados com soluções de mobilidade sustentável, incluindo iniciativas associadas à implementação de parques de estacionamento dissuasores (*park&ride*), à expansão da rede ciclável e à promoção da mobilidade ativa, bem como projetos de inovação digital aplicados à gestão da mobilidade urbana.

Estas iniciativas enquadram-se na estratégia da empresa de identificar e potenciar instrumentos de financiamento que contribuam para o desenvolvimento e implementação de soluções de mobilidade mais eficientes, sustentáveis e integradas no sistema de mobilidade da cidade.

3.1. SISTEMAS DE INFORMAÇÃO

A EMEL tem em curso uma grande aposta na área dos Sistemas de Informação.

Esta aposta tem como objetivo criar as condições fundamentais para alavancar a competência técnica da EMEL, reunindo os recursos que permitam ampliar a capacidade de intervenção da empresa a múltiplos níveis, desde logo melhorando a sua imagem junto do cliente, mas também prosseguindo com o desenvolvimento da estratégia de mobilidade sustentável definida pelo Município, enquanto promove a implementação de meios e processos mais flexíveis, tornando as suas operações mais eficientes.

Dentro deste âmbito, no ano de 2025 colocou-se um grande foco em alguns dos processos identificados como estruturantes e potenciadores da evolução futura da empresa.

▪ NOVA APP E BACKOFFICE DE SUPORTE DO GIRA

O projeto em curso contempla novas funcionalidades, *layout* mais *user friendly*, novos meios de pagamento, incluindo MBWAY. Prevê-se a disponibilização para o início do segundo semestre 2026

▪ ATUALIZAÇÃO DA PLATAFORMA CITY-AS-A-PLATFORM

Foram criadas condições técnicas para uma maior segurança dos interfaces técnicos utilizados na operação da Gira e do ePark. Na sequência da implementação da camada de integração, suportada pela plataforma Mulesoft, está também a ser melhorado o fluxo de integração dos dados com as várias plataformas utilizadas na EMEL

▪ CRIAÇÃO DA PLATAFORMA INTERNA SGI

Desenvolvida internamente, a plataforma integra os diversos *backoffices*, visando substituir módulos do site Portal Emel tecnologicamente ultrapassados

▪ CRIAÇÃO DA APP COLETA

Foi concluída a nova solução de suporte à operação de coleta financeira de parquímetros

▪ CRM

Melhoria do sistema CRM, baseado em tecnologia Salesforce e Plataforma de integração Mulesoft otimizando os fluxos já existentes

▪ OPERAÇÃO DOS PARQUES EMEL

Foram implementados projetos de infraestruturação e renovação tecnológica com vista a uma maior resiliência nos serviços, nomeadamente a otimização das ferramentas de controlo e gestão remotas



Figura 3-2 Imagem App GIRA



Figura 3-3 Imagem App Coleta

- **CAMADA CENTRALIZADA DE DADOS**

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

- **CIBERSEGURANÇA**

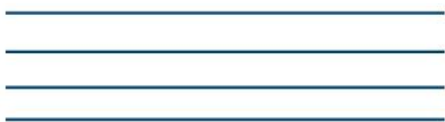
Continuou a implementação do Plano Integrado de Cibersegurança de sistemas de informação, crítico para incrementar a integridade dos sistemas da EMEL

Em 2025 foi ainda dado início ao processo de substituição dos equipamentos ativos no Datacenter da EMEL. Sendo este um processo complexo, envolvendo várias equipas multidisciplinares, estima-se que este processo esteja concluído no final de 2026, dada toda a criticidade dos sistemas envolvidos. Também se procurou a consolidação, contínua, da rede de comunicações da EMEL, melhorando a disponibilidade e performance.



04

COMUNICAÇÃO



4.1. COMUNICAÇÃO E MARKETING

O ano de 2025 pautou-se pela consolidação da estratégia comunicacional da EMEL enquanto elemento central da mobilidade sustentável em Lisboa. Num período em que a relação com a Cidade, com os residentes e com os utilizadores dos diversos serviços se tornou ainda mais determinante, a EMEL procurou demonstrar, de forma clara e consistente, que cada receita proveniente do estacionamento é reinvestida na melhoria da mobilidade urbana, alimentando um ciclo virtuoso que beneficia diretamente a Cidade de Lisboa.

Esta estratégia orientou a comunicação externa, as campanhas, os novos produtos e a presença da marca no espaço público e digital. Paralelamente, foi reforçada a dimensão de humanização da EMEL, dando visibilidade às pessoas que diariamente asseguram a mobilidade de Lisboa e mostrando ao público a amplitude das atividades da empresa, que vão muito além da gestão do estacionamento.

O ano foi particularmente relevante no lançamento e expansão de produtos destinados a residentes, reforçando a visão da EMEL enquanto facilitadora do quotidiano urbano. Foi lançado o estacionamento bonificado para residentes que integrou novos produtos como a R24 e a Avença Noturna em parques EMEL. Esta medida abrangeu mais de 3 500 lugares de estacionamento e foi acompanhada por uma campanha de comunicação, tanto em formato digital como físico, com grande alcance junto dos residentes da Cidade.



OS LISBOETAS MERECEM DESCANSO

Apenas
22€
/mês

3.500 novos
lugares de estacionamento

Dias úteis à noite, fins-de-semana e feriados todo o dia

Parques **EMEL** e **Telpark**

 **LISBOA**
CÂMARA MUNICIPAL  **emel** **telpark**

Figura 4-1 Campanha avenças noturnas

No mesmo sentido, teve início a parceria com o LIDL para a gestão de seis parques de estacionamento, também nestes disponibilizando o produto de avença noturna para residentes, reforçando a proximidade com os bairros e melhorando o acesso a estacionamento de conveniência.

Outras novidades incluíram a campanha de promoção do pagamento via MB WAY nos parquímetros, a abertura do Parque Navegante da Azinhaga da Cidade e a inauguração da Ponte Ciclopedonal da Avenida Almirante Gago Coutinho, um projeto que melhora significativamente o conforto e a segurança das ligações em mobilidade suave entre o eixo central e zona oriental de Lisboa.

A campanha “Usa bem a tua liberdade, move-te com responsabilidade”, desenvolvida em conjunto com a Câmara Municipal de Lisboa, a Bird, a Bolt e a Lime, reforçou a sensibilização para a utilização segura de bicicletas e trotinetas, promovendo comportamentos adequados em ambiente urbano. A EMEL participou ainda na campanha “O Melhor Presente é Estar Presente”, promovida pela ANSR, incentivando comportamentos responsáveis na via pública.



QUANDO ANDAS DE
BICICLETA
ANDA SEMPRE
SOZINHO

Usa bem a tua liberdade,
Move-te com responsabilidade.

liberdaderesponsavel.pt

 LISBOA
CÂMARA MUNICIPAL

 emel

 BIRD

 Bolt

 Lime

Figura 4-2 Campanha “Usa bem a tua liberdade, move-te com responsabilidade”

A EMEL manteve o empenho em contribuir para modelos de mobilidade e logística mais sustentáveis, compromisso que se reflete tanto nas suas práticas internas como na participação ativa em espaços de reflexão sobre os desafios ambientais e urbanos. A presença em fóruns e conferências de referência, como o Cidades & Logística e o Fórum de Mobilidade & Transportes, demonstra esse envolvimento e reforça o papel da empresa na promoção de soluções que contribuam para a descarbonização, a eficiência dos transportes e uma mobilidade urbana mais sustentável.

O investimento da EMEL em eventos, que se traduz em benefícios concretos para as comunidades pelo seu carácter cultural ou desportivo, representa não apenas um contributo valioso para o serviço público, mas também uma forma de se distinguir enquanto organização. Este empenho reflete-se no reconhecimento geral, reforçando o seu compromisso com a promoção da cultura, do desporto e do bem-estar coletivo.

Assim, a EMEL continuou em 2025 a marcar presença em importantes eventos culturais, desportivos e de cidadania ativa. Em termos culturais destacam-se as participações na Feira do Livro de Lisboa, no Indie Lisboa, no Cine Conchas e no Festival MIL. No âmbito desportivo salienta-se a Maratona e Meia-Maratona de Lisboa, o Portugal Rugby Youth Festival, o Red Bull Spot Check, o Portugal Basketball Festival, o Eco Rally de Lisboa e a equipa New Energy Team, campeã nacional de e-Rally. Na promoção de cidadania ativa evidenciam-se o Pedala Portugal, a Corrida Pela Vida, a Corrida e Caminhada pela Diabetes, o Mexer Contra o Cancro e o Dia Mundial da Criança no âmbito da iniciativa Lisboa Cidade Amiga das Crianças. A EMEL reforçou ainda a sua ligação ao setor cultural ao ser parceira da produção portuguesa “Lugar 54”, filmada num parque da empresa e ao projeto Música no Termo.

No âmbito de uma parceria institucional, foi organizada e comunicada a terceira edição da já tão familiar iniciativa “Deixe o Carro para Trás e Festeje o Natal”, que voltou a trazer para as ruas de Lisboa o shuttle de Natal, equipado com Pais Natal, Reis Magos, animação e ligação direta a parques de estacionamento estratégicos, integrando um ambiente festivo e de mobilidade alternativa.



Figura 4-3 Imagens de concertos “Há Música no Jardim”

No plano interno, para os trabalhadores e aberto à comunidade, a EMEL desenvolveu o ciclo de concertos “Há Música no Jardim”, organizado com o OPART – Teatro Nacional de São Carlos, a Junta de Freguesia do Lumiar e a Antena 2, promovendo o acesso à cultura e a convivência comunitária.

Foi ainda dinamizada a campanha de consciencialização Movember, reforçando o compromisso com temas de saúde e bem-estar.

A EMEL associou-se à iniciativa promovida pela Câmara Municipal de Lisboa, em parceria com a Fundação Champalimaud, que disponibilizou rastreios mamários gratuitos.

Foi também renovada a adesão à campanha de angariação de participantes voluntários para colaboração com o Biobanco – Instituto de Medicina Molecular, uma iniciativa científica de grande relevância para o avanço da investigação biomédica em Portugal.

A adesão dos trabalhadores a estas iniciativas superou as expectativas, refletindo um forte espírito de solidariedade e um compromisso coletivo com o progresso da ciência e da saúde.

A nível internacional, a EMEL foi parceira do COP30 Bike Ride, iniciativa que ligou de bicicleta o Azerbaijão ao Brasil e que passou por Lisboa.

2025 trouxe ainda importantes distinções para a EMEL:

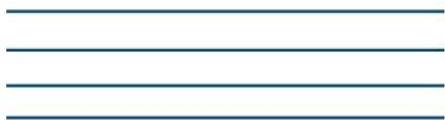
- Prémio Valmor 2024 de Arquitetura, atribuído ao Funicular da Graça
- Prémio Secil Arquitetura 2024, atribuído à requalificação do Campo das Cebolas

- Prémio Nacional Mobilidade em Bicicleta da FPCUB
- Prémio Inovação em Comunicação da APCE com a campanha “GIRA Transporte Oficial da Feira do Livro de Lisboa – Ler dá outra pedalada”



05

RECURSOS HUMANOS



Os recursos humanos constituem um elemento central da atividade da EMEL, assegurando a capacidade operacional necessária para responder às múltiplas dimensões da gestão da mobilidade urbana na cidade de Lisboa.

A diversidade de áreas de intervenção da empresa — que abrange desde a gestão do estacionamento e da fiscalização até à operação de sistemas de mobilidade partilhada, infraestruturas urbanas e novas responsabilidades regulatórias — exige equipas qualificadas, com perfis profissionais diversificados e capacidade de adaptação a contextos operacionais em evolução.

Em 2025 registou-se um aumento do número de trabalhadores da empresa, refletindo a necessidade de reforçar a capacidade operacional da EMEL em áreas particularmente exigentes da sua atividade. Este reforço esteve associado, em especial, à intensificação das ações de fiscalização decorrentes das novas responsabilidades assumidas pela empresa no acompanhamento da circulação e estacionamento dos veículos afetos à animação turística, bem como à crescente exigência operacional colocada pela expansão e consolidação do sistema GIRA.

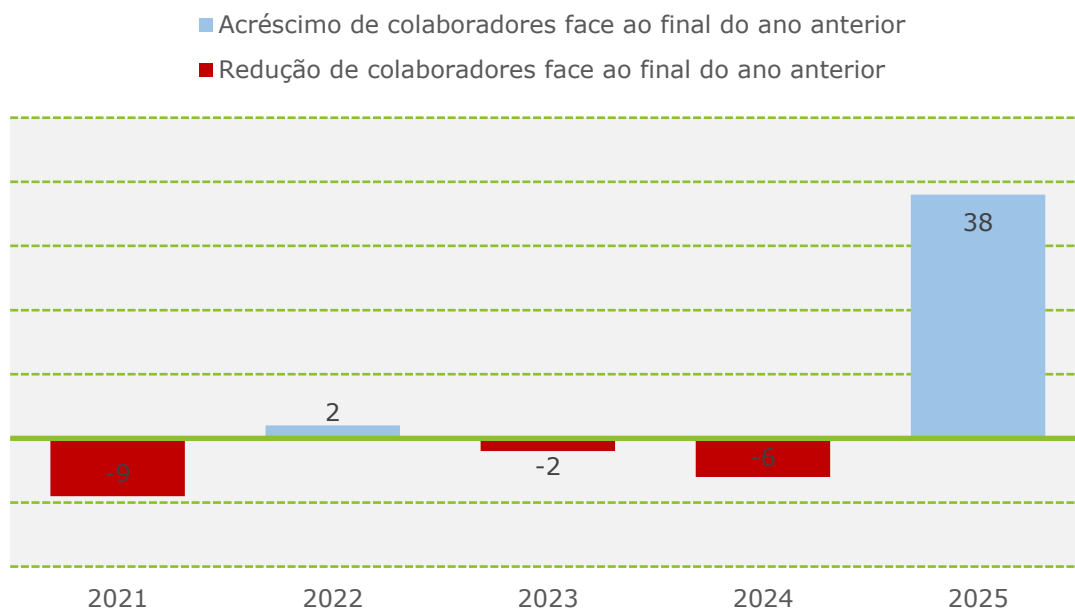


Gráfico 5-1 Evolução do Saldo Líquido entre Entradas e Saídas de Trabalhadores 2021 - 2025

Ao longo do ano foram recrutados novos colaboradores para diferentes áreas da empresa, com particular incidência nas operações ligadas ao estacionamento e à mobilidade. Este reforço permitiu responder às novas solicitações operacionais colocadas à empresa, assegurando a integração

progressiva de novos trabalhadores e a sua capacitação para funções exigentes no terreno.

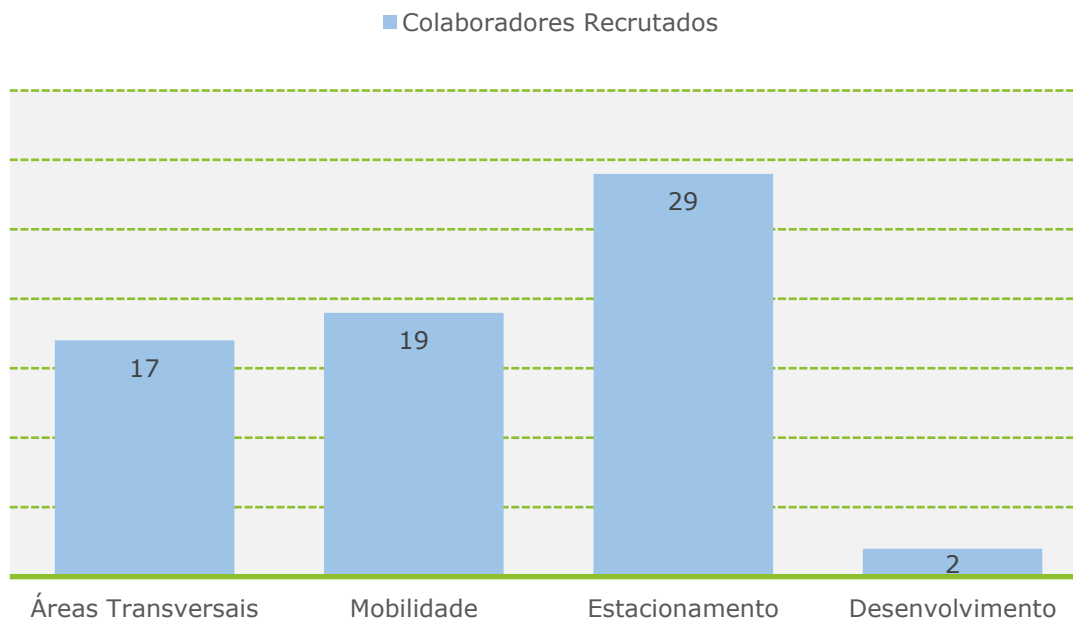


Gráfico 5-2 Novos Colaboradores Contratados por Área de Atividade na EMEL

No domínio da fiscalização, o reforço do corpo operacional exigiu um esforço significativo de recrutamento, formação e integração de novos Agentes de Fiscalização de Trânsito.

Apesar do recurso a trabalho extraordinário em alguns períodos particularmente exigentes, foi possível assegurar a rápida capacitação dos novos operacionais, garantindo a continuidade e eficácia da resposta da empresa no espaço público.

A evolução dos gastos com pessoal por trabalhador deve ser igualmente enquadrada no contexto da política de valorização progressiva dos recursos humanos da empresa. Após vários anos marcados por um crescimento moderado da massa salarial, a EMEL promoveu um conjunto de ajustamentos remuneratórios destinados a assegurar maior competitividade relativa das condições oferecidas pela empresa e a responder às exigências crescentes associadas às suas funções operacionais.

Estes ajustamentos ocorreram num contexto de reforço das equipas operacionais e de crescente complexidade das atividades desenvolvidas pela empresa, designadamente no domínio da fiscalização do espaço público – em concreto, a nova operação de fiscalização dos veículos de animação turística – e da operação de sistemas de mobilidade partilhada.

Neste quadro, a evolução do indicador per capita reflete simultaneamente a integração de novos trabalhadores, o reforço de qualificações em determinadas áreas operacionais e a valorização progressiva das equipas existentes.

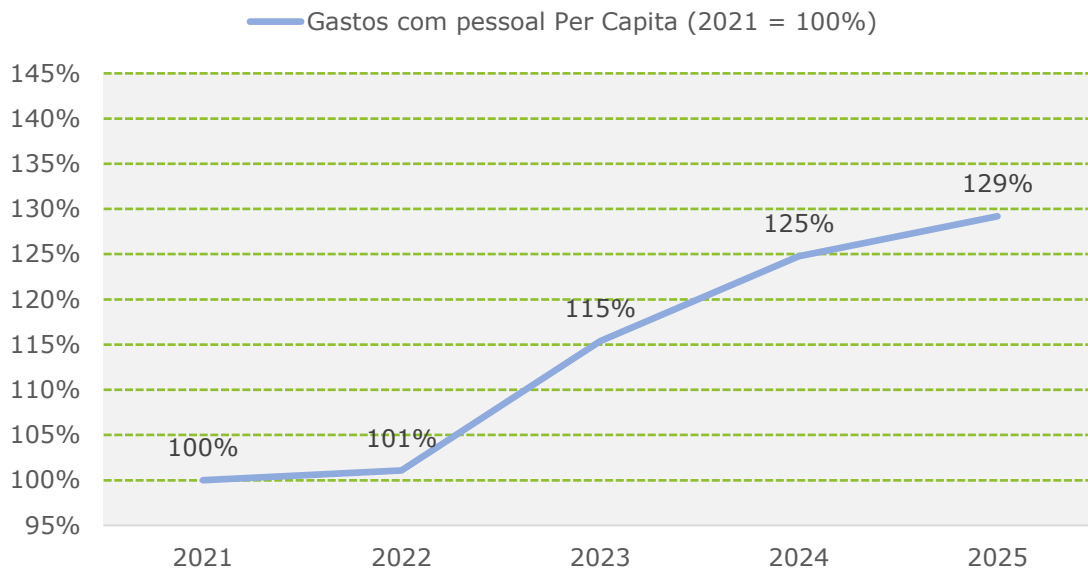


Gráfico 5-3 Evolução dos Gastos com Pessoa *per capita* Base 2021

A leitura conjugada destes indicadores evidencia que a evolução da estrutura de recursos humanos acompanhou o alargamento e diversificação da atividade operacional da empresa, num contexto em que as áreas de mobilidade e fiscalização assumiram crescente relevância no conjunto das responsabilidades da EMEL, reforçando a importância estratégica das suas equipas operacionais.

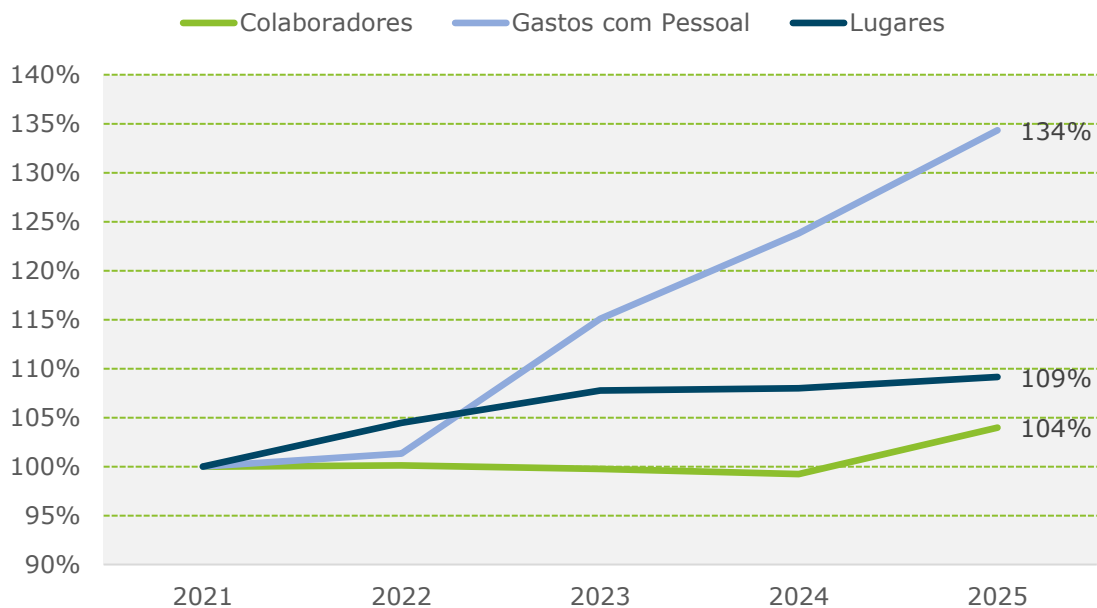


Gráfico 5-4 Evolução dos Gastos com Pessoal, Número de Colaboradores e Lugares em Exploração Base 2021

A requalificação do património e das instalações da EMEL manteve-se como uma prioridade ao longo de 2025, com o objetivo de criar ambientes de trabalho mais funcionais, confortáveis e adequados às necessidades das equipas.

Neste contexto, foram desenvolvidas diversas intervenções destinadas a melhorar as condições de utilização dos espaços comuns e das áreas de trabalho, contribuindo para o bem-estar dos colaboradores e para o bom funcionamento das instalações.

Entre as principais intervenções realizadas ao longo do ano destacam-se a renovação do refeitório e das instalações sanitárias da sede da empresa, bem como melhorias efetuadas em diversas unidades operacionais, nomeadamente nas instalações do Marquês de Pombal, da GIRA e na Loja do Cidadão do Saldanha.



Figura 5-1 Refeitório das instalações da sede da EMEL no Lumiar

Foram igualmente implementadas melhorias ao nível da acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, bem como intervenções de reorganização do parque de estacionamento da sede, contribuindo para uma utilização mais eficiente e confortável das infraestruturas existentes.

5.1. CARACTERIZAÇÃO DOS RECURSOS HUMANOS

No final de 2025, a EMEL contava com 810 colaboradores e 1 estagiário profissional, refletindo um crescimento do quadro de pessoal face ao ano anterior.

A composição do efetivo continua a revelar a diversidade funcional da empresa, integrando trabalhadores distribuídos por áreas operacionais, técnicas e de suporte.

TABELA 5-1 EVOLUÇÃO DO QUADRO DE PESSOAL E DO NÚMERO DE ESTAGIÁRIOS A 31 DE DEZEMBRO DE 2021 - 2025

	2021	2022	2023	2024	2025
COLABORADORES A 31 DE DEZEMBRO	780	781	778	774	810
ESTÁGIOS PROFISSIONAIS A 31 DEZEMBRO	0	1	2	0	1
TOTAL	780	782	780	774	811

TABELA 5-2 DISTRIBUIÇÃO DE COLABORADORES POR CATEGORIAS E POR GÉNERO EM 2025

	COLABORADORES	HOMENS	MULHERES
TÉCNICO SUPERIOR	98	50	48
TÉCNICO	36	23	13
ASSISTENTE TÉCNICO	40	20	20
AGENTE DE FISCALIZAÇÃO DE TRÂNSITO	270	202	68
TÉCNICO APOIO À FISCALIZAÇÃO	13	6	7
TÉC. DE ATENDIMENTO E SUPORTE AO CIDADÃO	176	87	89
TÉCNICO DE VIGILÂNCIA E CONTROLO	10	9	1
TÉC. DE MANUTENÇÃO E SUPORTE OPERACIONAL	149	142	7
TÉCNICO ADMINISTRATIVO E SUPORTE	18	4	14
TOTAL	810	543	267

A EMEL continua a apresentar uma composição maioritariamente masculina no conjunto do efetivo, tendência mais visível nas categorias profissionais associadas às operações no terreno. Em contrapartida, nas funções de atendimento e suporte ao cidadão observa-se uma distribuição mais equilibrada, e em algumas áreas de contacto com o público regista-se mesmo uma predominância feminina.

A distribuição dos colaboradores por género apresenta, de facto, variações relevantes quando analisada em função das diferentes áreas de atividade da empresa. Estas diferenças refletem, em grande medida, a natureza das funções desempenhadas em cada área, bem como a evolução progressiva da participação feminina em diversos domínios da atividade da EMEL. A análise detalhada da distribuição do efetivo por área e por género permite, assim, compreender melhor a composição do capital humano da empresa e as dinâmicas de participação nas diferentes funções.

TABELA 5-3 DISTRIBUIÇÃO DO NÚMERO DE COLABORADORES POR ÁREA E POR GÊNERO 2023 - 2025

		2023	2024	2025
VIA PÚBLICA	HOMENS	239	224	231
	MULHERES	80	72	80
PARQUES	HOMENS	51	39	44
	MULHERES	42	32	35
MOBILIDADE	HOMENS	99	109	111
	MULHERES	12	14	15
APOIO TÉCNICO	HOMENS	64	53	54
	MULHERES	10	6	6
RELAÇÕES EXTERNAS	HOMENS	23	18	24
	MULHERES	56	51	55
DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURA	HOMENS	11	16	18
	MULHERES	11	12	12
ÁREAS TRANSVERSAIS	HOMENS	34	59	60
	MULHERES	49	61	64
O. FUNICULAR	HOMENS	0	5	1
	MULHERES	0	3	0
EMEL	HOMENS	521	523	543
	MULHERES	260	251	267

No plano das lideranças, a distribuição por género continua a evidenciar maior presença masculina nas posições de chefia intermédia, enquanto ao nível do Conselho de Administração se regista uma composição maioritariamente feminina.

TABELA 5-4 DISTRIBUIÇÃO DAS LIDERANÇAS DA EMEL POR GÊNERO 2021 - 2025

		2021	2022	2023	2024	2025
DIRETORES E RESPONSÁVEIS DEPARTAMENTO	HOMENS	8	9	9	9	8
	MULHERES	7	5	5	5	4
OUTRAS CHEFIAS	HOMENS	48	50	50	52	52
	MULHERES	23	26	24	24	26

Do ponto de vista etário, a empresa continua a integrar um número significativo de trabalhadores com elevada antiguidade, concentrando-se a maior expressão do efetivo nas classes etárias intermédias. Esta realidade reforça a importância de assegurar um equilíbrio gradual entre experiência acumulada, renovação geracional e transmissão de conhecimento interno.

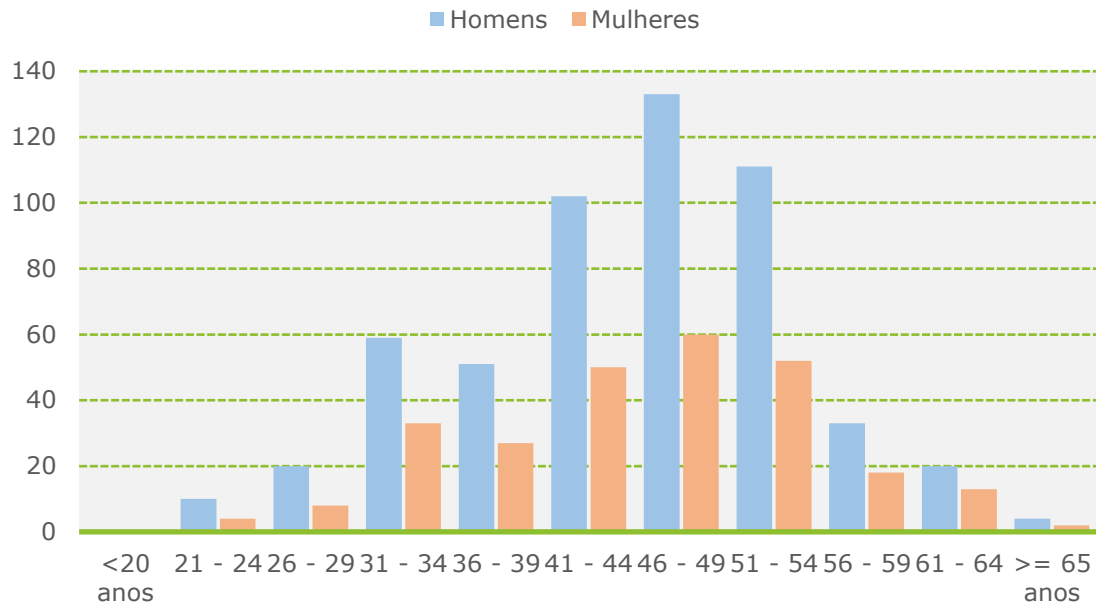


Gráfico 5-5 Distribuição etária dos colaboradores por Género

No que respeita às habilitações académicas, mantém-se a predominância do ensino secundário no conjunto do efetivo, refletindo a natureza operacional de uma parte significativa da atividade da empresa. Paralelamente, a EMEL continua a investir na valorização pessoal e profissional dos seus trabalhadores, designadamente através da formação contínua e da qualificação promovida no âmbito da Academia EMEL.

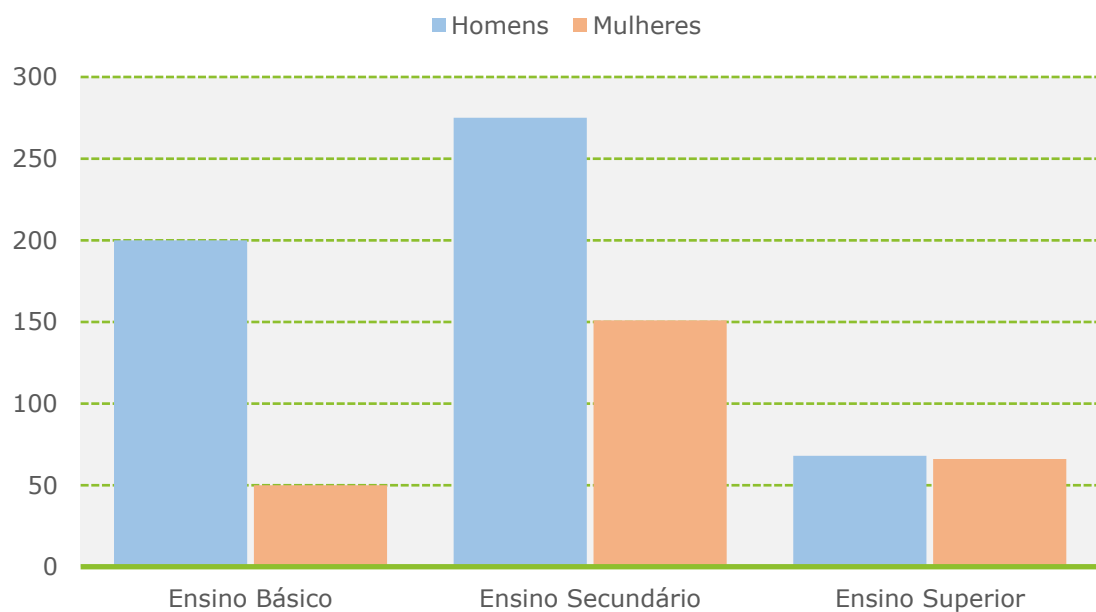


Gráfico 5-6 Habilitações Académicas dos Colaboradores por Género

5.2. ACADEMIA EMEL

A Academia EMEL constitui o instrumento central da política de formação e desenvolvimento de competências da empresa, assegurando a qualificação contínua dos colaboradores e a adaptação das equipas às crescentes exigências operacionais associadas à gestão da mobilidade urbana.

Em 2025, a atividade formativa registou um crescimento significativo face aos anos anteriores, refletindo o esforço da empresa em acompanhar o reforço das equipas e a evolução das suas responsabilidades operacionais. Este reforço formativo esteve particularmente associado às necessidades decorrentes da intensificação das atividades de fiscalização e da expansão de novos serviços de mobilidade.

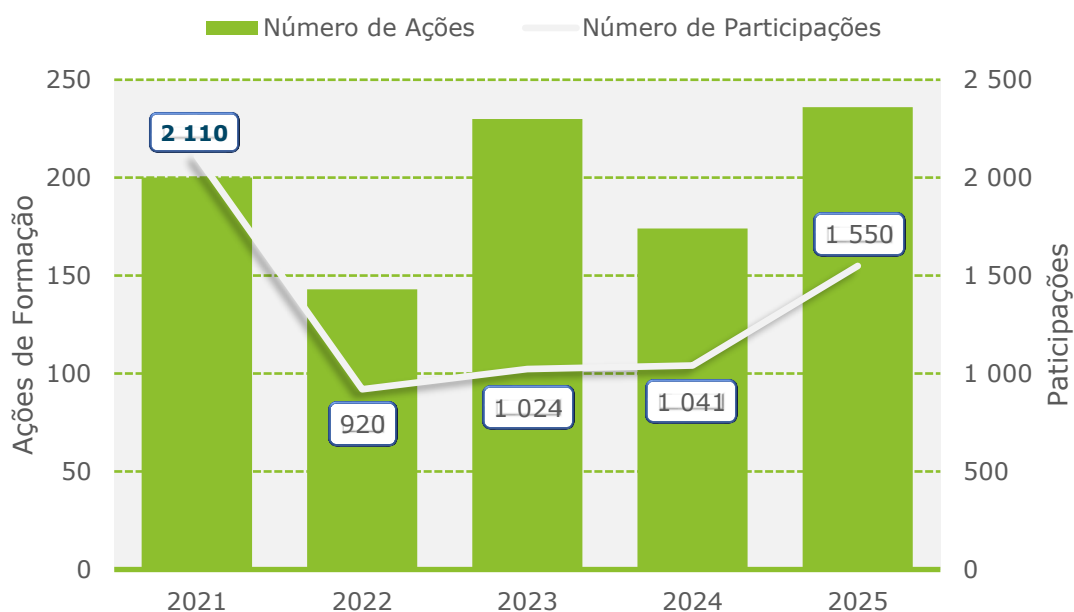


Gráfico 5-7 Evolução do Número de Ações de Formação e do Número de Participações 2021 - 2025

Neste contexto, merece particular destaque a capacidade demonstrada pela Academia EMEL para conceber e implementar, em tempo particularmente reduzido, os programas de formação destinados aos novos Agentes de Fiscalização de Trânsito integrados na operação de fiscalização dirigida aos veículos de animação turística. Este processo permitiu assegurar, de forma rápida e eficaz, a integração operacional dos novos agentes e o cumprimento das exigências técnicas e regulamentares associadas ao exercício destas funções.

No conjunto do ano, a oferta formativa da Academia EMEL abrangeu 67% do quadro de pessoal, distribuindo-se por um conjunto alargado de temáticas técnicas, comportamentais e regulamentares, incluindo áreas

como fiscalização, contratação pública, segurança e saúde no trabalho, proteção de dados, ferramentas digitais e desenvolvimento de competências comportamentais.

TABELA 5-5 TEMAS ABORDADOS EM FORMAÇÃO E RESPECTIVA QUANTIFICAÇÃO

TEMA FORMATIVO	PARTICIPAÇÕES	AÇÕES REALIZADAS	TOTAL HORAS
ATENDIMENTO E GESTÃO DE CONFLITOS	211	18	666,50
BEM-ESTAR, EQUILÍBRIO VIDA PROFISSIONAL E PESSOAL	80	8	400
CAPACITAR (COMPARTICIPAÇÃO ESTUDOS AVANÇADOS)	8	8	8 848
COMUNICAÇÃO	64	13	613
CONTABILIDADE	7	4	52
CONTRATAÇÃO PÚBLICA	153	18	1 166
CURSO AFT'S E TEMAS FISCALIZAÇÃO	48	4	3 056
DIREITO/PROCESSOS LEGAIS E JURÍDICOS	18	6	93
ESG	1	1	1
ESTATUTO TRABALHADOR-ESTUDANTE	20	20	2 618
EXTERNO - CURSO AFE	24	2	2 301
FERRAMENTAS OFFICE 365	65	10	834
FORMAÇÃO DE FORMADORES	7	3	648
GESTÃO DA FORMAÇÃO	7	2	122
GESTÃO DE PROJETOS	25	5	227,50
INFORMÁTICA/PROGRAMAÇÃO/PROGRAMAS DE SUPORTE	81	16	817
INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL	65	12	260
LIDERANÇA	20	4	122
LÍNGUAS ESTRANGEIRAS	9	1	270
ORIENTAÇÃO PARA O CLIENTE	33	5	294
PREVENÇÃO DA CORRUPÇÃO E INFRAÇÕES CONEXAS	102	4	306
PROCEDIMENTOS E GESTÃO DE PROCESSOS	61	6	1 803
PROGRAMA QUALIFICA	1	1	100
RECURSOS HUMANOS	50	10	328,50
RGPD/DADOS/SEGURANÇA DE DADOS	202	23	759,50
SEGURANÇA E SAÚDE NO TRABALHO	160	25	697
SEGURANÇA PRIVADA - VIGILANTES	7	4	890
TRABALHO DE EQUIPA	21	3	147
	1 550	236	28 440

Em paralelo, a Academia promoveu igualmente iniciativas de sensibilização e capacitação inicial em inteligência artificial, abertas a um número alargado de colaboradores. Estas ações, de carácter introdutório, procuraram proporcionar um primeiro contacto estruturado com estas ferramentas emergentes, incentivando a sua utilização informada e explorando o potencial de aplicação destas tecnologias em diferentes áreas de atividade da empresa.

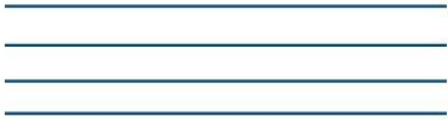
A Academia EMEL continuou ainda a desenvolver atividades formativas destinadas a entidades externas do setor, reforçando o reconhecimento

técnico da empresa neste domínio e contribuindo para a disseminação de boas práticas na área da gestão da mobilidade e do estacionamento.

O investimento realizado na qualificação das equipas é essencial para assegurar a capacidade de resposta da EMEL aos desafios operacionais e estratégicos que a empresa enfrenta. Esta aposta nas pessoas acompanha o esforço de modernização e investimento desenvolvido ao longo do ano, orientado para a concretização dos projetos de mobilidade e de gestão do espaço público de que a cidade de Lisboa necessita.



ANÁLISE ECONÓMICA



6.1. INVESTIMENTO

O investimento realizado pela EMEL em 2025 ascendeu a 9,3 milhões de euros, representando o valor mais elevado do período considerado nesta análise e traduzindo um reforço significativo do esforço de modernização da empresa e de desenvolvimento de infraestruturas de apoio à mobilidade na cidade de Lisboa.

Este valor representa um crescimento muito significativo face ao investimento realizado em 2024 (+33,6%), confirmando a aceleração do esforço de investimento da empresa nos projetos de mobilidade e de gestão do espaço público.

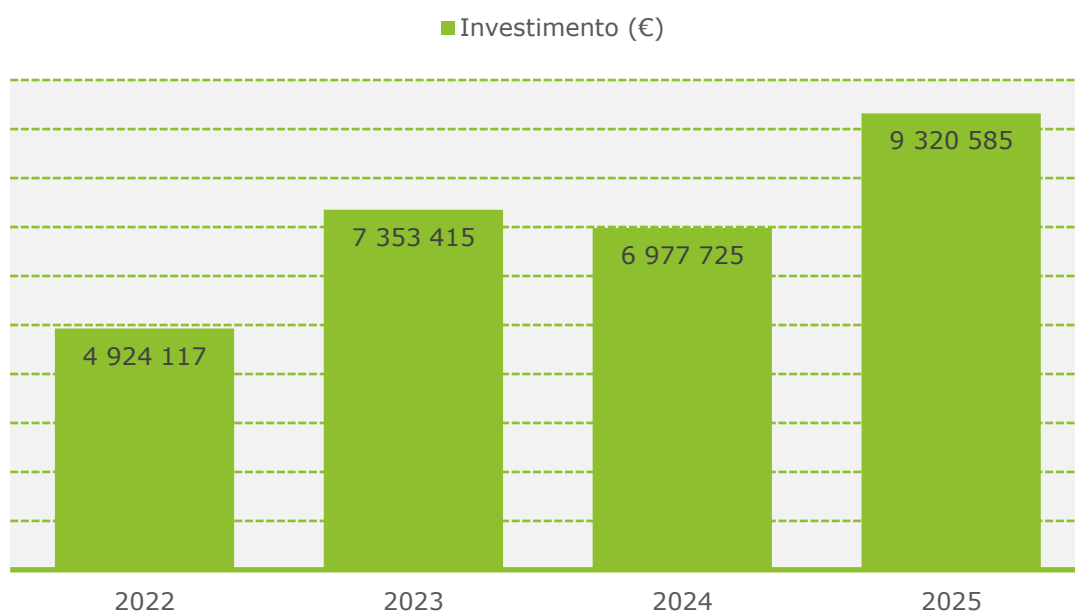


Gráfico 6-1 Evolução da Execução de Investimento 2022 - 2025

A repartição do investimento realizado evidencia o forte peso das intervenções em infraestruturas de estacionamento e adaptação do espaço público, que representaram cerca de 78% do total executado.

Estas intervenções incluem projetos estruturantes como os parques de estacionamento da Pontinha Sul, Travessa do Bahuto e Azinhaga da Cidade, bem como diversas intervenções de adaptação da via pública e de melhoria das condições de estacionamento em diferentes zonas da cidade.

No domínio da mobilidade urbana, o investimento inscrito na rubrica "Outras Obras – Mobilidade em Curso", que ultrapassou um milhão de euros, inclui essencialmente a expansão e reforço do sistema GIRA, designadamente através da aquisição de novas bicicletas e estações, bem

como investimentos associados à infraestrutura de carregamento de veículos elétricos.

TABELA 6-1 REPARTIÇÃO DO INVESTIMENTO REALIZADO EM 2025

	2025 (€)	%
EQUIPAMENTO BÁSICO - SINALIZAÇÃO	181 866	2,0%
OUTROS EQUIPAMENTOS BÁSICOS	29 756	0,3%
EQUIPAMENTO ADMINISTRATIVO	411 757	4,2%
EQUIPAMENTO TRANSPORTE	103 948	1,1%
EDIFÍCIOS E OUTRAS OBRAS - PARQUES DE ESTACIONAMENTO/VIA PÚBLICA	7 310 841	78,4%
OUTRAS OBRAS - MOBILIDADE EM CURSO	1 056 046	11,6%
ATIVOS INTANGÍVEIS EM CURSO	226 271	2,4%
TOTAL	9 320 586	100%

Foram ainda realizados investimentos em equipamentos operacionais e tecnológicos, com destaque para a aquisição de motociclos destinados à operação de fiscalização associada à atividade dos operadores turísticos e para veículos equipados com tecnologia de leitura ótica de matrículas, contribuindo para a modernização e maior eficiência das operações de fiscalização.

A modernização tecnológica da empresa continuou igualmente a ser apoiada por investimentos em equipamento informático e desenvolvimento de sistemas, designadamente no âmbito da evolução das soluções de gestão da relação com o cliente e da automação de sistemas operacionais.

Quando analisado em conjunto com a execução dos Contratos de Mandato celebrados com o Município de Lisboa, o investimento realizado pela EMEL em 2025 evidencia uma mobilização significativa de recursos técnicos e operacionais da empresa na concretização de projetos relevantes para a cidade, assegurando simultaneamente a execução de intervenções em curso e a preparação de novas iniciativas que terão continuidade nos próximos anos.

Este esforço de investimento reflete também a diversidade e complexidade das intervenções que a EMEL desenvolve no âmbito das suas áreas de atuação, envolvendo desde projetos de infraestrutura física até à modernização tecnológica dos sistemas que suportam a operação diária da empresa. A execução destes projetos implica frequentemente processos de planeamento, licenciamento e articulação institucional que se estendem por vários exercícios económicos, exigindo uma gestão integrada entre as diferentes áreas técnicas da empresa e os serviços municipais envolvidos.

A evolução observada evidencia a importância do investimento realizado pela EMEL enquanto instrumento de apoio à concretização das políticas municipais de mobilidade e de gestão do espaço público. A continuidade deste esforço, articulado com os instrumentos de planeamento e financiamento definidos pelo Município de Lisboa, permitirá consolidar os projetos já em curso e assegurar a implementação de novas soluções que contribuam para uma mobilidade urbana mais eficiente, sustentável e adaptada às necessidades da cidade e dos seus residentes.

Neste enquadramento, a continuidade do esforço de investimento e a articulação com os instrumentos de cooperação estabelecidos com o Município assumem um papel determinante para assegurar a concretização dos projetos prioritários para a cidade, permitindo à EMEL manter uma capacidade de intervenção consistente na melhoria das condições de mobilidade urbana.

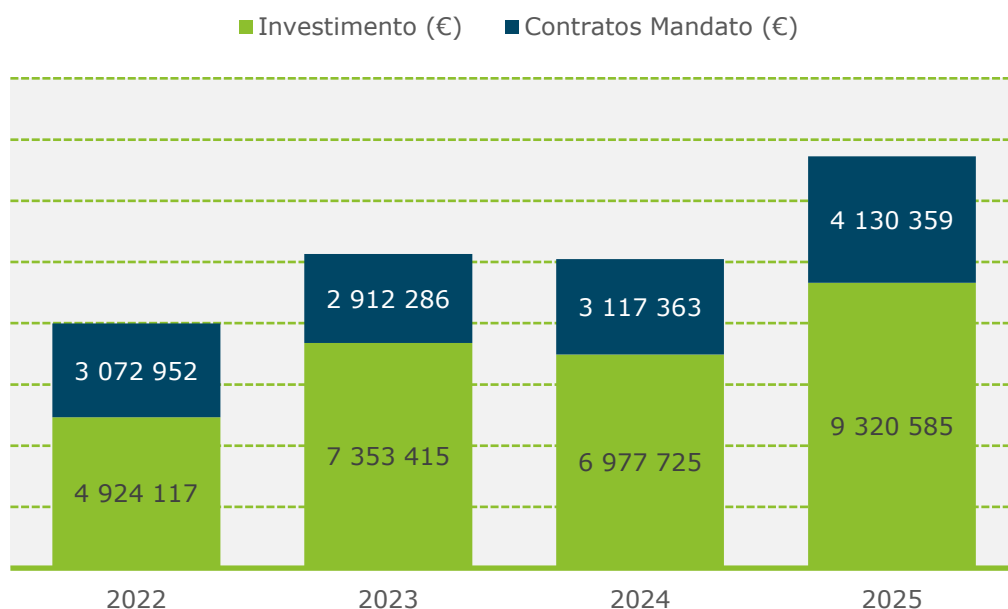


Gráfico 6-2 Evolução da Execução de Investimento e Contratos Mandato 2022 - 2025

6.2. RENDIMENTOS

A evolução das operações da EMEL em 2025 evidencia dinâmicas diferenciadas entre as várias atividades de exploração, traduzindo simultaneamente a consolidação de alguns setores e ajustamentos ocorridos ao longo do ano em determinados segmentos da atividade.

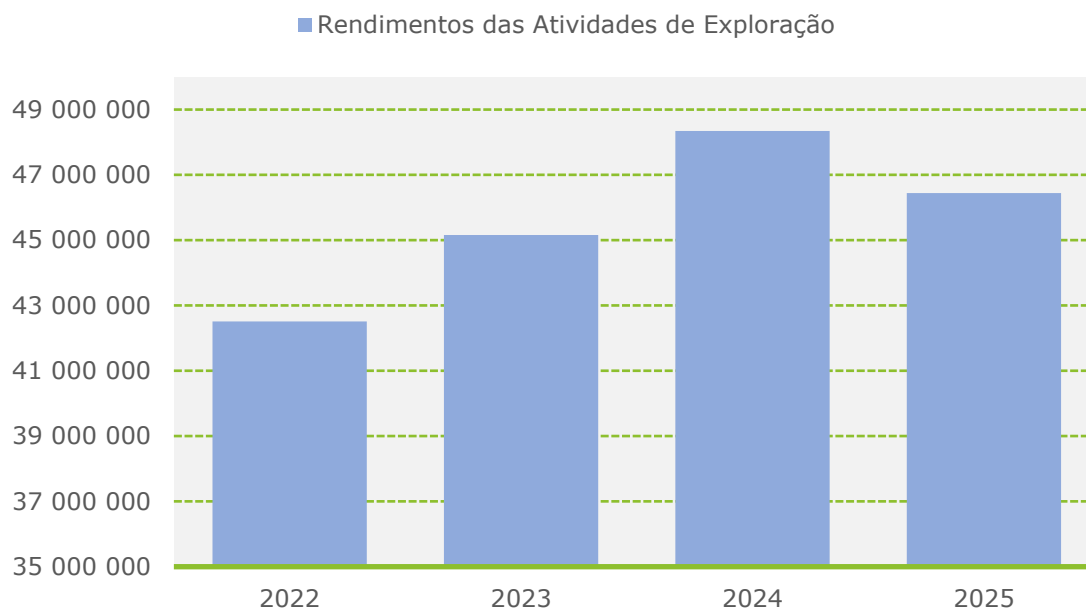


Gráfico 6-3 Evolução dos rendimentos de exploração 2022 - 2025

Neste contexto, os rendimentos das atividades de exploração registaram uma ligeira redução face ao ano anterior.

A evolução dos rendimentos resulta sobretudo de alterações ocorridas na atividade de fiscalização e, em menor grau, na exploração do estacionamento na via pública. Estas variações não refletem uma redução estrutural da atividade da empresa, mas antes ajustamentos operacionais e fatores específicos ocorridos ao longo do exercício.

A redução dos rendimentos associados à fiscalização decorre, em grande medida, da intensificação das operações dirigidas à atividade dos veículos de animação turística, designadamente tuk-tuks. Estas ações implicaram uma mobilização significativa dos recursos operacionais da fiscalização para intervenções específicas de controlo da circulação e do cumprimento das regras aplicáveis a este tipo de veículos, em diversos arruamentos da cidade.

A natureza destas intervenções – frequentemente associadas à fiscalização da circulação em zonas onde o estacionamento não constitui a infração predominante – reduziu a possibilidade de articulação com a atividade regular de fiscalização do estacionamento, condicionando temporariamente o volume de autos emitidos no âmbito da operação habitual.

A este fator acresceram constrangimentos temporários no processamento e notificação de autos de contraordenação, associados à integração de novos serviços de impressão e expedição. Estes constrangimentos afetaram o ritmo de notificação de autos ao longo de vários meses do ano, situação que, entretanto, foi progressivamente normalizada.

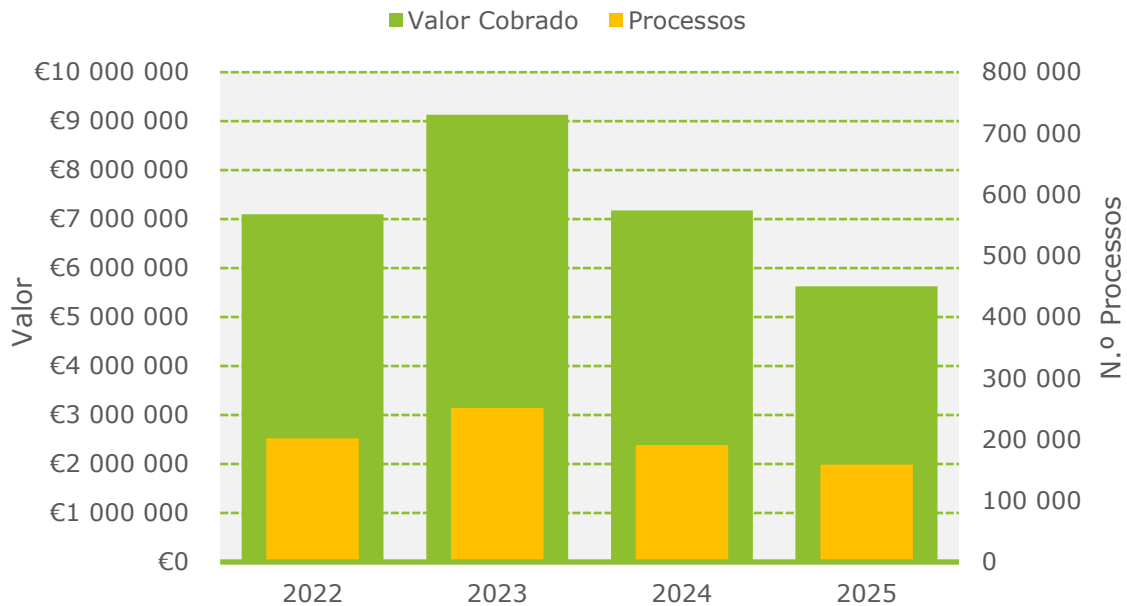


Gráfico 6-4 Evolução anual do volume de coimas pagas e respetivo valor 2022 - 2025

Apesar desta evolução pontual, a atividade de fiscalização continua a desempenhar um papel determinante na regulação da utilização do espaço público e na promoção do cumprimento das regras de estacionamento e circulação na cidade.

Para além da evolução registada na atividade de fiscalização, a exploração do estacionamento na via pública foi igualmente influenciada por um conjunto de fatores estruturais associados à gestão do estacionamento na cidade.

Por um lado, o crescimento do número de veículos com dístico verde – que permite o estacionamento gratuito em lugares tarifados para veículos 100% elétricos – tem vindo a reduzir progressivamente a “base tarifável” do estacionamento de rotação. Este fenómeno assume particular relevância em zonas com maior procura de estacionamento.

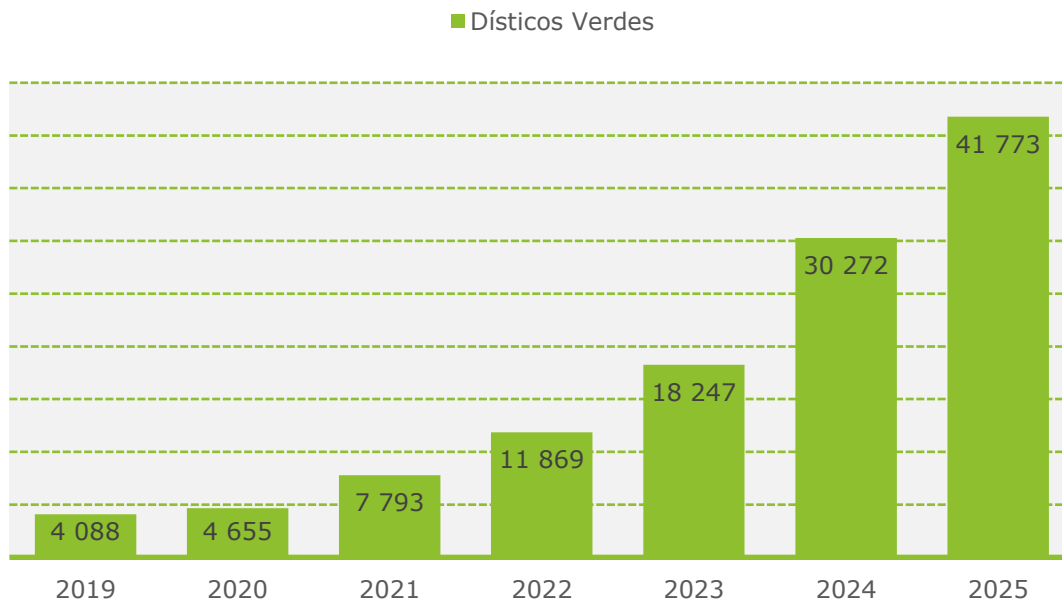


Gráfico 6-5 Evolução do número de dísticos verdes concedidos 2019 - 2025

Por outro lado, a redefinição de prioridades operacionais na atividade de fiscalização, bem como a mobilização de recursos para operações específicas dirigidas à atividade dos veículos turísticos, contribuiu para uma menor intensidade da fiscalização do estacionamento em determinados períodos do ano.

Apesar desta ligeira contração dos rendimentos, a estrutura tarifária manteve-se globalmente estável e o número de lugares ordenados na via pública continuou a crescer marginalmente.

TABELA 6-2 EVOLUÇÃO DOS LUGARES POR COROA TARIFÁRIA 2022 - 2025

	2022	2023	20024	2025
EIXOS PRETOS	0	0	0	0
EIXOS CASTANHOS	1 382	1 543	1 571	1 549
EIXOS VERMELHOS	12 401	13 285	12 943	13 170
COROA AMARELA	23 411	23 958	24 383	24 323
COROA VERDE	47 883	48 226	48 021	48 207
BOLSAS DE RESIDENTES	12 814	14 089	14 726	14 656
FAMÍLIAS NUMEROSAS	211	314	378	376
LUGARES EM BAIROS HISTÓRICOS	507	510	504	497
TOTAL	98 609	101 925	102 526	102 778

Em termos médios, a tarifa cobrada permaneceu praticamente inalterada, refletindo a estabilidade da estrutura tarifária e o equilíbrio entre os diferentes regimes de estacionamento existentes na cidade.

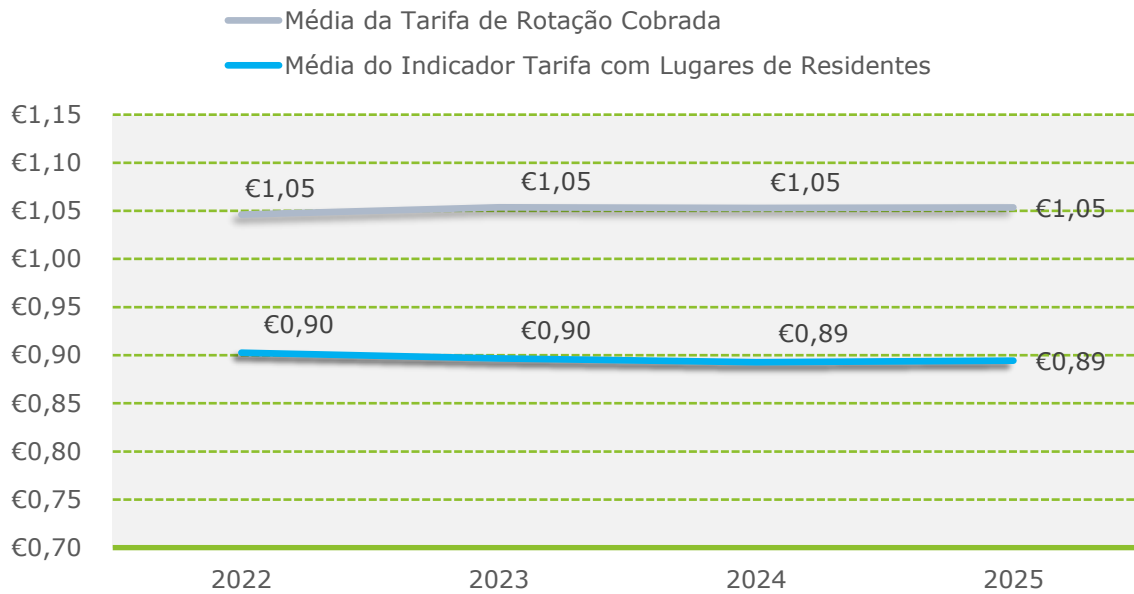


Gráfico 6-6 Evolução das Tarifas Médias 2022 - 2025

Os rendimentos associados ao estacionamento de residentes continuaram a registar uma evolução positiva, refletindo o crescimento do número de dísticos emitidos e a expansão do regime de estacionamento ordenado a novas áreas da cidade.

Este crescimento resulta também do ajustamento contínuo das zonas de estacionamento de duração limitada, procurando assegurar melhores condições de estacionamento para os residentes e uma gestão mais equilibrada do espaço público nas áreas habitacionais.

Os rendimentos associados ao estacionamento em parques registaram em 2025 uma evolução ligeiramente positiva, refletindo a estabilidade da procura por estacionamento fora da via pública e a consolidação do papel destes equipamentos no sistema de mobilidade da cidade.

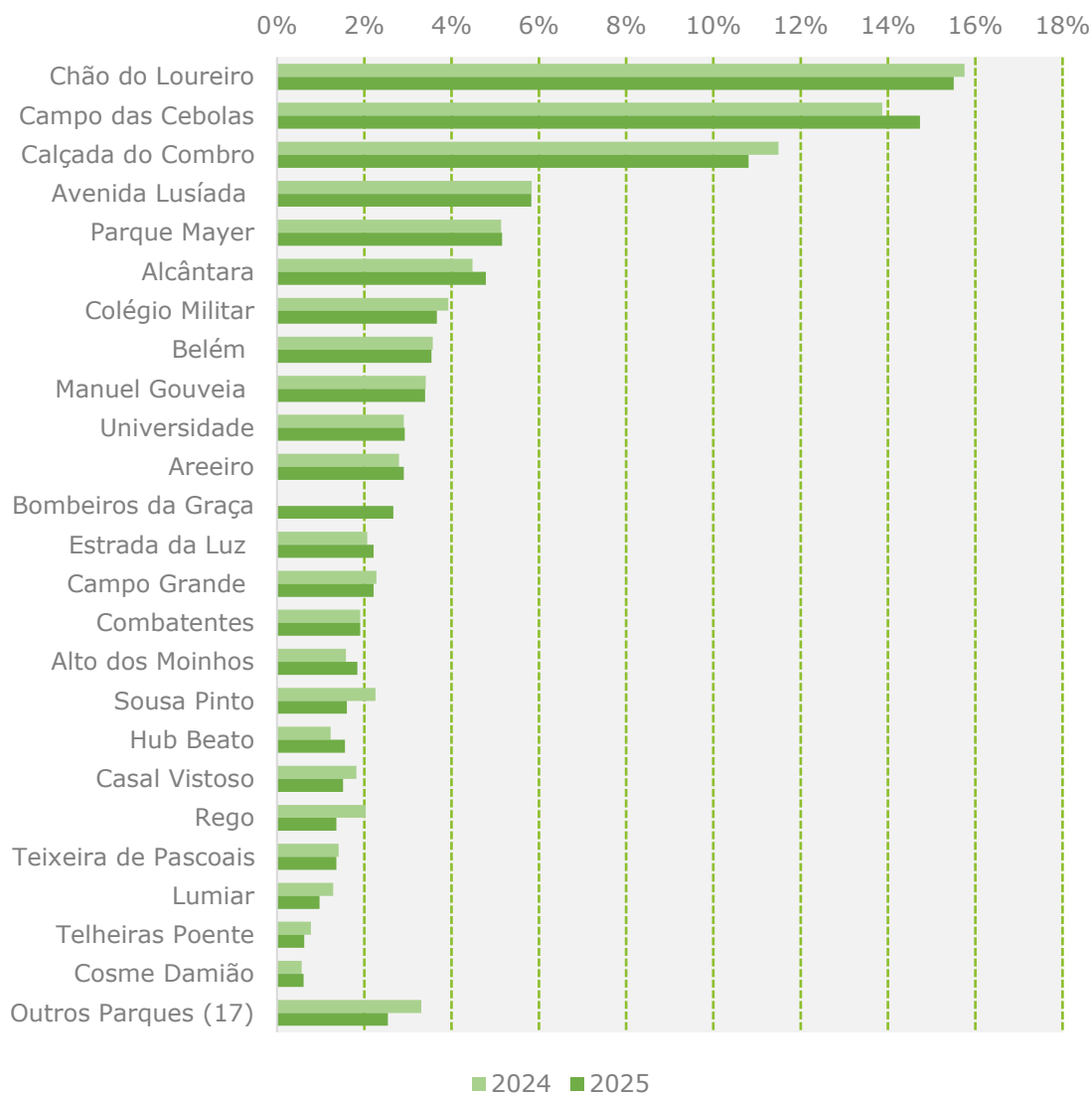


Gráfico 6-7 Proporção dos Principais Parques nos Rendimentos OFF Street 2025 - 2024

Este crescimento foi alcançado apesar da introdução e reforço de soluções tarifárias orientadas para o estacionamento de longa duração e para o apoio aos residentes, designadamente através do alargamento das Avenças R24, que permitem o estacionamento permanente em parques a preços particularmente favoráveis para residentes nas zonas envolventes.

Estas soluções, embora contribuam para uma utilização mais eficiente da rede de parques e para a redução da pressão sobre o estacionamento na via pública, tendem naturalmente a moderar a evolução das receitas associadas a esta operação.

Ainda assim, o conjunto da rede de parques continuou a evidenciar níveis de procura estáveis, permitindo manter uma trajetória de crescimento moderado dos rendimentos desta atividade, ainda que ancorado num conjunto restrito de infraestruturas – mais de metade dos rendimentos são gerados em apenas cinco dos 42 parques.

Os rendimentos associados aos sistemas de mobilidade – que incluem o sistema de bicicletas partilhadas GIRA e a rede de carregamento de veículos elétricos LEVE – mantiveram uma trajetória de crescimento em 2025.

No caso da rede LEVE, a evolução positiva resulta da expansão progressiva da infraestrutura de carregamento, designadamente em parques de estacionamento e, mais recentemente, na via pública, bem como do crescimento do parque de veículos elétricos em circulação na cidade. No entanto, episódios de vandalismo ocorridos em diversas infraestruturas da rede, designadamente hubs de carregamento rápido, condicionaram temporariamente a disponibilidade de alguns equipamentos, limitando o crescimento potencial desta atividade nos últimos meses do ano.

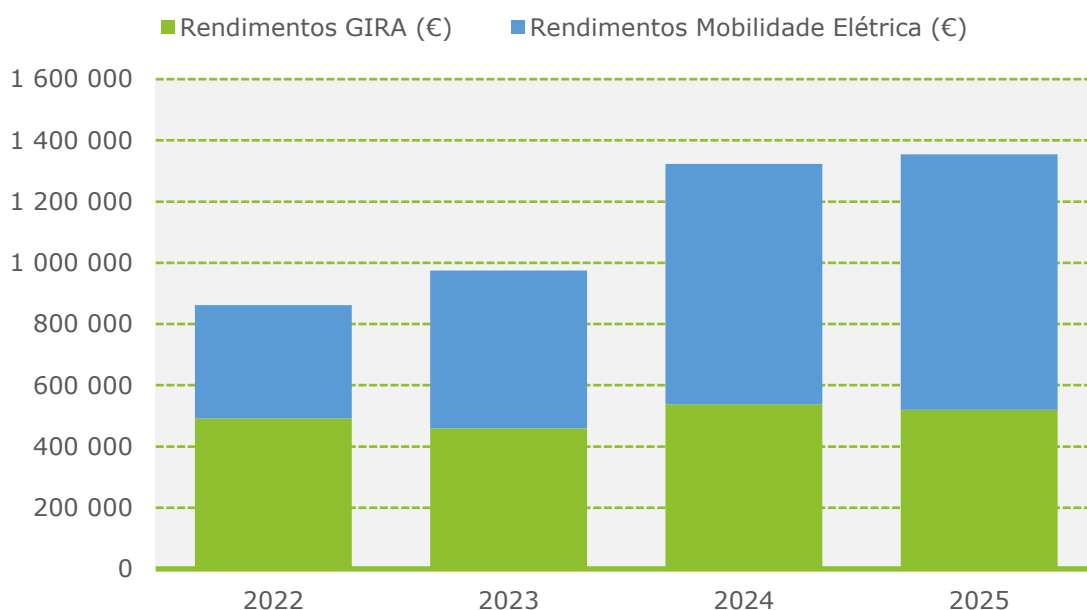


Gráfico 6-8 Evolução das Receitas com Sistemas de Mobilidade - GIRA e LEVE 2022 - 2025

Relativamente ao GIRA, os rendimentos registaram uma evolução globalmente estável, refletindo o elevado nível de utilização já atingido pela rede e a maturidade crescente do sistema no contexto da mobilidade urbana da cidade – há uma quebra ligeira que, como se viu, está associada às condições tarifárias e não a qualquer diminuição da utilização das bicicletas.

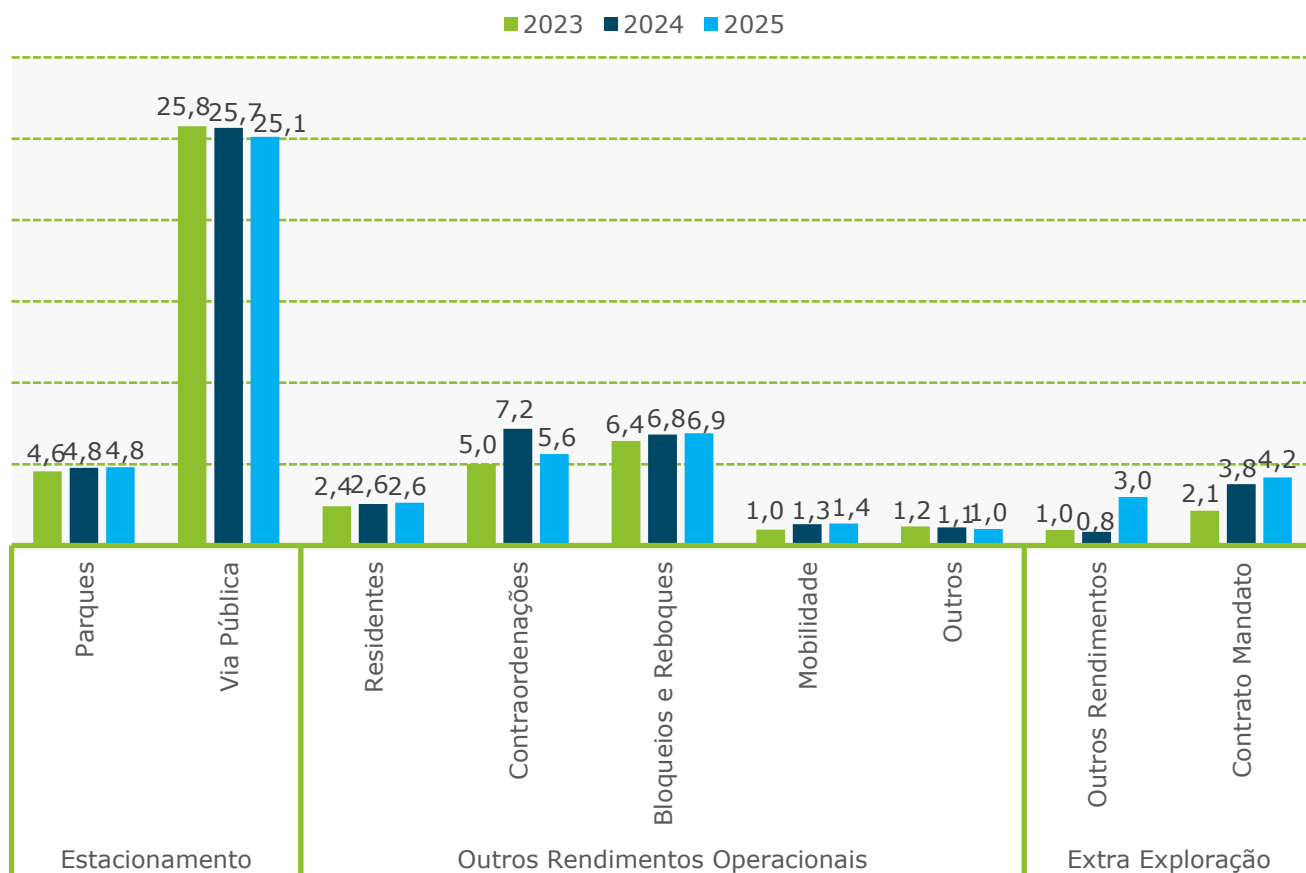


Gráfico 6-9 Evolução dos Rendimentos Operacionais 2023 - 2025

O crescimento de Outros Rendimentos – Extra Exploração decorre da reversão da provisão anteriormente constituída, no valor de 1,6 milhões de euros, associada a uma eventual obrigação das empresas municipais contribuírem para a Administração Central dos Sistema de Saúde, I.P, devidamente suportada em parecer jurídico independente.

Apesar das variações registadas em algumas atividades específicas, a estrutura global dos rendimentos da empresa manteve-se relativamente estável, refletindo a consolidação do modelo de gestão integrada do estacionamento e da mobilidade na cidade.

O estacionamento na via pública continua a representar a principal fonte de rendimentos operacionais da EMEL, mantendo um peso superior a metade do total das receitas de exploração.

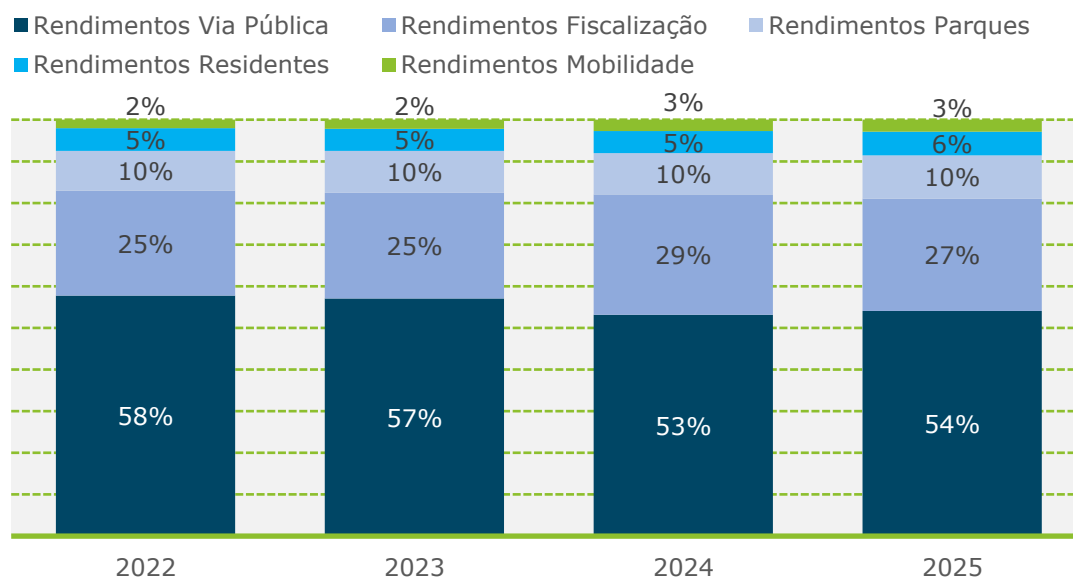


Gráfico 6-10 Repartição das Receitas de Exploração 2022 - 2025

6.3. ANÁLISE INTEGRADA

A evolução económico-financeira da EMEL em 2025 foi marcada por dinâmicas distintas entre rendimentos e gastos operacionais, refletindo simultaneamente a consolidação de várias atividades da empresa e o reforço de algumas operações no terreno.

No plano dos rendimentos, a empresa registou uma evolução globalmente estável, com os rendimentos operacionais a apresentarem um crescimento residual face ao ano anterior, situando-se em torno dos 54,6 milhões de EUROS.

TABELA 6-3 EVOLUÇÃO DOS RENDIMENTOS POR RUBRICA (MILHARES DE EUROS) 2022 - 2025

	2022	2023	2024	2025	Δ 2024/2025
ESTACIONAMENTOS	28 597	30 329	30 454	29 941	-1,7%
VIA PÚBLICA	24 541	25 775	25 673	25 125	-2,1%
PARQUES	4 056	4 555	4 781	4 816	0,7%
OPERAÇÕES DE FISCALIZAÇÃO	10 716	11 445	14 005	12 524	-10,6%
RESIDENTES	2 337	2 412	2 559	2 626	2,6%
MOBILIDADE	862	975	1 323	1 355	2,4%
CONTRATOS MANDATO	3 698	2 134	3 781	4 179	10,5%
OUTROS RENDIMENTOS OPERACIONAIS	2 201	2 126	1 949	3 445	105,2%
RENDIMENTOS OPERACIONAIS - TOTAL	48 410	49 423	54 071	54 069	1,0%
OUTROS RENDIMENTOS	1	38	144	7	-95,1%
TOTAL DE RENDIMENTOS	48 411	49 460	54 215	54 076	1%

No plano dos gastos, verificou-se um crescimento mais significativo da despesa operacional, refletindo sobretudo o reforço das operações no terreno, a expansão do GIRA e o aumento dos gastos com pessoal associados ao reforço das equipas operacionais.

O peso relativo dos gastos com pessoal na estrutura de custos da empresa, representa cerca de 45,8% do total dos gastos operacionais, refletindo o crescimento do efetivo necessário para assegurar novas operações, designadamente no âmbito da fiscalização dirigida aos veículos de animação turística e da expansão de sistemas de mobilidade urbana.

TABELA 6-4 EVOLUÇÃO DA ESTRUTURA DE GASTOS 2022 – 2025 (%)

	2022	2023	2024	2025
FORNECIMENTOS DE SERVIÇOS EXTERNOS	36,2	35,6	36,2	34,0
FEE CML	6,1	2,5	1,1	0
OUTROS FSE	30,1	33,1	35,1	34,0
PESSOAL	40,3	44,9	44,1	45,8
DEPRECIACÕES E AMORTIZAÇÕES	14,5	13,7	11,9	10,8
CONTRATO MANDATO	7,9	4,5	7,3	7,7
JUROS	0,1	0,2	0,1	0,1
OUTROS GASTOS	1,0	1,2	0,4	1,6
TOTAL	100	100	100	100

O aumento registado em Outros Gastos está associado ao reconhecimento de uma perda extraordinária, resultante do acordo de resolução celebrado com a Santa Casa da Misericórdia de Lisboa, referente ao arrendamento do imóvel localizado na Avenida José Malhoa, com um impacto económico superior a quinhentos mil euros.

A evolução mais acentuada dos gastos face aos rendimentos traduziu-se numa redução do EBITDA da empresa, que passou de cerca de 8,2 milhões de euros em 2024 para 6,1 milhões de euros em 2025.

A evolução dos resultados operacionais em 2025 traduz um contexto particularmente exigente para a atividade da empresa, marcado pelo reforço das operações no terreno, pela expansão de sistemas de mobilidade urbana e pela necessidade de resposta a novas solicitações da cidade.

Este esforço operacional adicional, embora essencial para assegurar o normal funcionamento das diferentes áreas de atividade, exerceu pressão sobre a estrutura de custos da empresa.

TABELA 6-5 DEMONSTRAÇÃO DE RESULTADOS SINTÉTICA 2022 - 2025 (MILHARES €)

	2022	2023	2024	2025
RENDIMENTOS OPERACIONAIS	48 410	49 423	54 071	54 624
GASTOS OPERACIONAIS	39 929	41 019	45 861	48 553
EBITDA	8 482	8 404	8 210	6 071
DEPRECIACÕES E AMORTIZAÇÕES	6 758	6 509	6 213	5 868
RESULTADO FINANCEIRO	-40	-43	72	-22
IMPOSTO/RENDIMENTO DO EXERCÍCIO	466	501	510	64
RESULTADO LÍQUIDO	1 218	1 352	1 559	118

Apesar desta evolução, o resultado líquido manteve-se positivo, ainda que em níveis inferiores aos registados nos anos anteriores. Para este resultado contribuiu, entre outros fatores, o efeito do desreconhecimento de uma provisão anteriormente constituída, associada à eventual obrigação das empresas municipais contribuírem para a Administração Central do Sistema de Saúde, I.P., situação que veio a revelar-se não aplicável à empresa.

No plano da estrutura financeira, a empresa registou uma evolução positiva dos principais indicadores de solvabilidade e autonomia financeira.

Esta evolução resulta, em particular, da redução do passivo da empresa ao longo do exercício, associada quer à liquidação de um financiamento bancário anteriormente contratado, quer à redução da dívida à Câmara Municipal de Lisboa decorrente da operação de dação em pagamento associada ao funicular.

Em resultado destas operações, os indicadores de solvabilidade e autonomia financeira registaram melhorias significativas, reforçando a solidez da posição financeira da empresa.

+

TABELA 6-6 EVOLUÇÃO DOS INDICADORES ECONÓMICOS E FINANCEIROS 2022 - 2025

	2022	2023	2024	2025
RENTABILIDADE ECONÓMICA = RES. ECONÓMICO/ATIVO LÍQUIDO	2,21%	2,37%	2,60%	0,29%
SOLVABILIDADE = CAPITAL PRÓPRIO /PASSIVO	112,93%	111,50%	129,65%	158,42%
AUTONOMIA FINANCEIRA = CAPITAL PRÓPRIO/ATIVO LÍQUIDO	53,04%	52,72%	56,46%	61,30%
EBITDA (€)	8 481 534	8 404 394	8 210 186	6 071 097
MARGEM DO EBITDA = EBITDA/RENDIMENTOS OPERACIONAIS	17,52%	17,01%	15,18%	11%

A autonomia financeira passou assim a situar-se acima dos 60%, enquanto o rácio de solvabilidade registou igualmente um aumento expressivo, refletindo o reforço da estrutura de capitais próprios da empresa.

Em síntese, apesar do contexto operacional particularmente exigente registado ao longo de 2025, a EMEL manteve a capacidade de assegurar o equilíbrio económico da sua atividade e reforçou a solidez da sua posição financeira.

O conjunto das iniciativas desenvolvidas ao longo do ano confirma o papel central da empresa na gestão do estacionamento e na promoção de soluções de mobilidade urbana mais eficientes e sustentáveis na cidade de Lisboa.

A EMEL continuará, assim, a desenvolver a sua atividade com o objetivo de contribuir para uma utilização mais equilibrada do espaço público e para a melhoria das condições de mobilidade de quem vive, trabalha e visita a cidade.



07

FACTOS RELEVANTES

Já após o termo do exercício o novo Executivo Municipal designou o novo Conselho de Administração da EMEL.

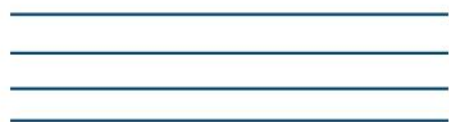
O novo Conselho, cujo mandato teve início a 23 de fevereiro de 2026, tem a seguinte constituição:

- **Presidente:** Carlos Manuel dos Santos Batista da Silva
- **Vogal Executivo:** Pedro Vieira Sales Pereira
- **Vogal não Executivo:** Ana Margarida Salina Ferro de Beça Carmona Rodrigues



08

PERSPECTIVAS FUTURAS



A evolução recente da atividade da EMEL evidencia uma transformação progressiva do seu papel na cidade de Lisboa. De uma entidade tradicionalmente associada à gestão e fiscalização do estacionamento, a empresa tem vindo a afirmar-se como um operador de mobilidade urbana integrada, com responsabilidades crescentes na gestão do espaço público, na promoção de modos de transporte mais sustentáveis e na implementação de soluções tecnológicas ao serviço da cidade.

Neste contexto, o próximo ciclo de atuação da EMEL será marcado pela consolidação deste posicionamento e pelo desenvolvimento de novos projetos estruturantes, em estreita articulação com as prioridades estratégicas do Município de Lisboa no domínio da mobilidade sustentável.

Uma das principais linhas de evolução prende-se com o aprofundamento da transformação digital da empresa e com a utilização crescente de dados na gestão da mobilidade urbana. O desenvolvimento de sistemas de captação e tratamento de dados de tráfego, soluções integradas de fiscalização, plataformas de relacionamento com o cidadão e novas aplicações digitais permitirá reforçar a capacidade da EMEL para apoiar decisões de gestão mais informadas, eficientes e orientadas para as necessidades da cidade e dos seus utilizadores.

No domínio do estacionamento, a estratégia futura continuará a assentar no reforço do ordenamento da via pública como instrumento de política urbana. A expansão planeada das áreas de estacionamento regulado, acompanhada por uma evolução dos modelos tarifários e pela crescente digitalização dos meios de pagamento, permitirá melhorar as condições de rotação e acessibilidade, reduzir o tráfego associado à procura de lugar e promover uma utilização mais racional do espaço público.

Em paralelo, a rede de parques de estacionamento continuará a desempenhar um papel fundamental na gestão da mobilidade urbana. A expansão prevista da rede, incluindo novos parques em zonas de elevada procura ou em articulação com interfaces de transporte público, permitirá reforçar a oferta de estacionamento fora da via pública, contribuindo para libertar espaço urbano e apoiar estratégias de intermodalidade, nomeadamente através do desenvolvimento dos parques associados ao sistema Navegante.

A mobilidade ciclável continuará igualmente a assumir um papel central nas políticas de mobilidade da cidade. A expansão da rede GIRA e o desenvolvimento da infraestrutura ciclável contribuirão para consolidar a bicicleta como uma alternativa cada vez mais relevante nas deslocações urbanas, reforçando a diversidade de opções de mobilidade disponíveis para os cidadãos.

Outro eixo relevante de evolução prende-se com o desenvolvimento de infraestruturas de mobilidade inteligente, designadamente no domínio da mobilidade elétrica e da gestão do tráfego. A expansão da rede de carregamento elétrico e a modernização dos sistemas de gestão semaforica permitirão melhorar a eficiência da circulação urbana e apoiar a transição energética em curso no setor dos transportes.

De forma transversal, a atuação futura da EMEL continuará a assentar num princípio que tem vindo a orientar a sua atividade: o reinvestimento dos recursos gerados pela gestão do estacionamento na melhoria das condições de mobilidade e da qualidade do espaço público. Este modelo permite que instrumentos de regulação urbana, como o estacionamento ordenado, se transformem em alavancas de investimento em soluções de mobilidade mais sustentáveis, eficientes e inclusivas.

Neste quadro, a EMEL continuará a afirmar-se como um parceiro fundamental do Município de Lisboa na construção de uma cidade mais acessível, equilibrada e preparada para os desafios da mobilidade urbana do futuro.



09

PROPOSTA DE APLICAÇÃO DOS RESULTADOS

Propõe-se que o Resultado Líquido apurado no exercício de 2025, no valor de 117 605,99€, seja aplicado da seguinte forma:

Constituição de Reservas Legais (10%): 11 760,60€;

Transferência para a conta de Resultados Transitados: 105 845,39€.

Lisboa, 23 de março de 2026

Carlos Manuel dos Santos Batista da Silva

(Presidente do Conselho de Administração)

Pedro Vieira Sales Pereira

(Vogal do Conselho de Administração)

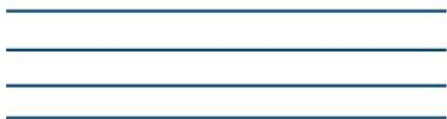
Ana Margarida Salina Ferro de Beça Carmona Rodrigues

(Vogal do Conselho de Administração)



10

ANEXOS DO RELATÓRIO DE GESTÃO



10.1. ANEXO 1 – ESTACIONAMENTO – VIA PÚBLICA

TABELA 10-1 NOVOS LUGARES ABERTOS EM ZEDL JÁ EM EXPLORAÇÃO 2025

ZEDL	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	ABERTURA
015 – ENTRECAMPOS			251			14/jul
03M – ALVALADE (M)			19			07/abr
12C – CARNIDE (C)				109		13/jan
14C – LUMIAR (C)				17		06/jan
19E – PENHA FRANÇA (E)					32	29/jan
11A – CAMPOLIDE (A)			4			03/fev
23O – S. D. BENFICA (O)			2			03/fev
TOTAIS	0	0	276	126	32	

TABELA 10-2 TOTAL DE LUGARES EM EXPLORAÇÃO POR FREGUESIA

FREGUESIA	FAMÍLIAS NUMEROSAS	RESIDENTE	TARIFADO	TARIFADO R. NOTURNO	TOTAL
ALVALADE	58	2 107	9 907	655	12 727
AREEIRO	36	1 765	5 153	572	7 526
ARROIOS	25	492	5 057	1 375	6 949
AVENIDAS NOVAS	53	1 799	7 396		9 248
BEATO		13	808		821
BELÉM	1		139		140
BENFICA	3		706		709
CAMPO DE OURIQUE	42	837	2 639	661	4 179
CAMPOLIDE	9	202	2 608	32	2 851
CARNIDE		821	2 393	98	3 312
ESTRELA	44	543	3 617	990	5 194
LUMIAR	25	568	9 350	215	10 158
MISERICÓRDIA	8	620	1 063	82	1 773
OLIVAIS	5	1 364	3 354		4 723
PARQUE DAS NAÇÕES	5	531	6 643		7 179
PENHA DE FRANÇA	16	422	5 785	29	6 252
SANTA CLARA	2	59	808		869
SANTA MARIA MAIOR	4	521	789		1 314
SANTO ANTÓNIO	12	494	2 606	591	3 703
SÃO. D. BENFICA	25	1 153	9 385	193	10 756
SÃO VICENTE	3	345	2 047		2 395
TOTAIS	376	14 656	82 253	5 493	102 778

TABELA 10-3 SÍNTESE DOS LUGARES DISPONÍVEIS PARA ESTACIONAMENTO NAS ZEDL 2024 - 2025

	2024						2025					
	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	TOTAL	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	RESIDENTE	TOTAL
LUGARES EM ZEDL	1 571	12 943	22 468	47 992	14 726	99 700	1 549	13 141	22 419	48 207	14 656	99 972

TABELA 10-4 LUGARES GERIDOS PELA EMEL AO ABRIGO DE CONTRATOS DE EXPLORAÇÃO 2024 - 2025

	2024				2025			
	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE	CASTANHA	VERMELHA	AMARELA	VERDE
052 - Av. BRASÍLIA (APL)	0	0	1 357	29	0	29	1 346	0
04G - PRAÇA PASTEUR	0	0	124	0	0	0	124	0
03C/03H/03M - ALVALADE (CIDADE. UNIV.)	0	0	434	0	0	0	434	0
TOTAIS	0	0	1 915	29	0	29	1904	0

TABELA 10-5 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE LUGARES EM ZAAC 2024 - 2025

ZAAC	2024	2025
011 - BAIRRO ALTO	94	96
042 - ALFAMA	178	169
043 - SANTA CATARINA	85	85
044 - CASTELO	147	147
TOTAIS	504	497

TABELA 10-6 EVOLUÇÃO DOS LUGARES DISPONÍVEIS POR COROA TARIFÁRIA 2024 - 2025

	2024	2025
EIXOS PRETOS	0	0
EIXOS CASTANHOS	1 571	1 549
EIXOS VERMELHOS	12 943	13 170
COROA AMARELA	24 383	24 323
COROA VERDE	48 021	48 207
RESIDENTES + FAMÍLIAS NUMEROSAS	15 104	15 032
BAIRROS HISTÓRICOS	504	497
TOTAIS	102 526	102 778

TABELA 10-7 NÚMERO DE LUGARES REPINTADOS POR ZEDL

ZEDL	Lug.	ZEDL	Lug.	ZEDL	Lug.
008 - ALAMEDA	48	055 - BAIRRO DE SANTOS	884	19C - PENHA FRANÇA(C)	1 346
009 - CHILE	876	11A - CAMPOLIDE(A)	4	19D - PENHA FRANÇA(D)	57
011 - BAIRRO ALTO	80	11G - CAMPOLIDE(G)	179	19E - PENHA FRANÇA(E)	474
015 - ENTRECAMPOS	251	11H - CAMPOLIDE(H)	227	20H - SANTA CLARA(H)	127
017 - ESTEFÂNIA	270	12B - CARNIDE(B)	54	23A - S. D. DE BENFICA(A)	24
033 - PRÍNCIPE REAL	811	12C - CARNIDE(C)	26	23B - S. D. DE BENFICA(B)	564
037 - ANJOS	1 615	12D - CARNIDE(D)	1 387	23C - S. D. DE BENFICA(C)	587
038 - SOCORRO	94	12E - CARNIDE(E)	664	23F - S. D. DE BENFICA(F)	390
03A - ALVALADE(A)	821	13B - ESTRELA(B)	352	23G - S. D. DE BENFICA(G)	616
03J - ALVALADE(J)	67	13C - ESTRELA(C)	957	23H - S. D. DE BENFICA(H)	658
03K - ALVALADE(K)	576	13D - ESTRELA(D)	8	23K - S. D. DE BENFICA(K)	310
03P - ALVALADE(P)	1 444	14C - LUMIAR(C)	31	23L - S. D. DE BENFICA(L)	316
03R - ALVALADE(R)	53	17I - OLIVAIS(I)	8	23O - S. D. DE BENFICA(O)	2
04F - AREEIRO(F)	327	18A - P. NAÇÕES(A)	94	24C - SÃO VICENTE(C)	27
04H - AREEIRO(H)	184	19A - PENHA FRANÇA(A)	417		
052 - AVENIDA BRASÍLIA	886	19B - PENHA FRANÇA(B)	339		
					19 532

TABELA 10-8 NÚMERO DE PARQUÍMETROS POR ZEDL

ZEDL	PARQ.	ZEDL	PARQ.	ZEDL	PARQ.
001 - BERNA /VALBOM	63	03R - ALVALADE(R)	49	17C - OLIVAIS(C)	27
003 - PARQUE	16	04A - AREEIRO(A)	2	17D - OLIVAIS(D)	22
005 - AV. DA LIBERDADE	38	04B - AREEIRO(B)	13	17E - OLIVAIS(E)	21
006 - S. MAMEDE	31	04C - AREEIRO(C)	27	17F - OLIVAIS(F)	4
007 - SANTA MARTA	17	04D - AREEIRO(D)	16	17G - OLIVAIS(G)	10
008 - ALAMEDA	26	04E - AREEIRO(E)	19	17I - OLIVAIS(I)	1
009 - CHILE	51	04F - AREEIRO(F)	59	18A - P. NAÇÕES(A)	74
010 - AVENIDAS NOVAS	47	04G - AREEIRO(G)	26	18B - P. NAÇÕES(B)	28
012 - CHIADO	18	04H - AREEIRO(H)	36	18C - P. NAÇÕES(C)	80
013 - BAIXA	17	07A - BEATO(A)	14	18D - P. NAÇÕES(D)	16
014 - PR. JOSÉ FONTANA	40	07C - BEATO(C)	1	18E - P. NAÇÕES(E)	45
015 - ENTRECAMPOS	50	07D - BEATO(D)	8	19A - PENHA FRANÇA(A)	34
016 - CAMPO PEQUENO	29	07G - BEATO(G)	10	19B - PENHA FRANÇA(B)	19
017 - ESTEFÂNIA	44	09C - BENFICA(C)	11	19C - PENHA FRANÇA(C)	55
018 - MARQUÊS POMBAL	38	09F - BENFICA(F)	7	19D - PENHA FRANÇA(D)	18
021 - CASTILHO	26	10A - C. OURIQUE(A)	95	19E - PENHA FRANÇA(E)	24
023 - BAIRRO AZUL	11	10B - C. OURIQUE(B)	10	19F - PENHA FRANÇA(F)	28
025 - CAMPO SANTANA	35	10C - C. OURIQUE(C)	44	20E - SANTA CLARA(E)	7
030 - GULBENKIAN	14	11A - CAMPOLIDE(A)	9	20H - SANTA CLARA(H)	20
032 - SÃO PAULO	16	11B - CAMPOLIDE(B)	20	23A - S. D. BENFICA(A)	2
033 - PRÍNCIPE REAL	39	11E - CAMPOLIDE(E)	3	23B - S. D. BENFICA(B)	27
037 - ANJOS	77	11F - CAMPOLIDE(F)	13	23C - S. D. BENFICA(C)	18
038 - SOCORRO	44	11G - CAMPOLIDE(G)	21	23D - S. D. BENFICA(D)	10
043 - STª CATARINA/BICA	3	11H - CAMPOLIDE(H)	41	23E - S. D. BENFICA(E)	27
046 - LARANJEIRAS	5	11I - CAMPOLIDE(I)	13	23F - S. D. BENFICA(F)	14
051 - BELÉM	3	12B - CARNIDE(B)	1	23G - S. D. BENFICA(G)	44
052 - AVENIDA BRASÍLIA	34	12C - CARNIDE(C)	16	23H - S. D. BENFICA(H)	25
055 - BAIRRO DE SANTOS	37	12D - CARNIDE(D)	31	23I - S. D. BENFICA(I)	28
03A - ALVALADE(A)	20	12E - CARNIDE(E)	36	23J - S. D. BENFICA(J)	8
03B - ALVALADE(B)	4	13A - ESTRELA(A)	7	23K - S. D. BENFICA(K)	34
03C - ALVALADE(C)	3	13B - ESTRELA(B)	53	23L - S. D. BENFICA(L)	18
03D - ALVALADE(D)	11	13C - ESTRELA(C)	49	23O - S. D. BENFICA(O)	2
03E - ALVALADE(E)	2	13D - ESTRELA(D)	46	23P - S. D. BENFICA(P)	10
03G - ALVALADE(G)	11	14C - LUMIAR(C)	28	24A - SÃO VICENTE(A)	13
03H - ALVALADE(H)	19	14D - LUMIAR(D)	13	24B - SÃO VICENTE(B)	13
03I - ALVALADE(I)	17	14G - LUMIAR(G)	32	24C - SÃO VICENTE(C)	13
03J - ALVALADE(J)	26	14H - LUMIAR(H)	28	24D - SÃO VICENTE(D)	10
03K - ALVALADE(K)	43	14J - LUMIAR(J)	49	24E - SÃO VICENTE(E)	15
03L - ALVALADE(L)	4	14K - LUMIAR(K)	25	24F - SÃO VICENTE(F)	11
03M - ALVALADE(M)	20	14L - LUMIAR(L)	36	24G - SÃO VICENTE(G)	6
03N - ALVALADE(N)	29	14M - LUMIAR(M)	17	24H - SÃO VICENTE(H)	12
03O - ALVALADE(O)	23	14N - LUMIAR(N)	38	24I - SÃO VICENTE(I)	2
03P - ALVALADE(P)	62	14O - LUMIAR(O)	28	24J - SÃO VICENTE(J)	2
03Q - ALVALADE(Q)	25	17B - OLIVAIS(B)	43		
TOTAIS					3 228

TABELA 10-9 PRINCIPAIS AÇÕES DE LUGARES TARIFADOS EM RESERVADOS A RESIDENTE E RESIDENTE NOTURNO

CONVERSÃO DE LUGARES TARIFADOS PARA RESIDENTES E RESIDENTE NOTURNO	Nº DE LUGARES
CARNIDE	32
SÃO. DOMINGOS DE BENFICA	193
ARROIOS	487
CAMPO DE OURIQUE	79
SANTA MARIA MAIOR	22
SANTO ANTÓNIO	142
SÃO VICENTE	50
TOTAL	1 005

TABELA 10-10 NÚMEROS DE DÍSTICOS CONCEDIDOS NAS ZEDL E ZAAC

ZEDL/ZAAC	Dísticos	ZEDL/ZAAC	Dísticos	ZEDL/ZAAC	Dísticos
001 - BERNA /VALBOM	2 110	04D - AREEIRO(D)	675	14O - LUMIAR(O)	1 115
003 - PARQUE	409	04E - AREEIRO(E)	753	17B - OLIVAIS(B)	1 566
005 - AVENIDA DA LIBERDADE	664	04F - AREEIRO(F)	1 085	17C - OLIVAIS(C)	1 374
006 - S. MAMEDE	371	04G - AREEIRO(G)	1 169	17D - OLIVAIS(D)	694
007 - SANTA MARTA	479	04H - AREEIRO(H)	2 226	17E - OLIVAIS(E)	920
008 - ALAMEDA	1 075	050 - MOURARIA	285	17F - OLIVAIS(F)	124
009 - CHILE	2 252	051 - BELÉM	48	17G - OLIVAIS(G)	449
010 - AVENIDAS NOVAS	1 374	055 - BAIRRO DE SANTOS	1 858	17I - OLIVAIS(I)	222
011 - BAIRRO ALTO	257	07A - BEATO(A)	943	18A - PARQUE NAÇÕES(A)	1 949
012 - CHIADO	527	07C - BEATO(C)	27	18B - PARQUE NAÇÕES(B)	1 332
013 - BAIXA	624	07D - BEATO(D)	129	18C - PARQUE NAÇÕES(C)	1 102
014 - PRAÇA JOSÉ FONTANA	1 278	07G - BEATO(G)	155	18D - PARQUE NAÇÕES(D)	93
015 - ENTRECAMPOS	1 536	09B - BENFICA(B)	36	18E - PARQUE NAÇÕES(E)	770
016 - CAMPO PEQUENO	1 256	09C - BENFICA(C)	591	19A - PENHA FRANÇA(A)	1 488
017 - ESTEFÂNIA	1 486	09F - BENFICA(F)	429	19B - PENHA FRANÇA(B)	928
018 - MARQUÊS POMBAL	1 335	10A - CAMPO OURIQUE(A)	4 790	19C - PENHA FRANÇA(C)	2 755
021 - CASTILHO	987	10B - CAMPO OURIQUE(B)	454	19D - PENHA FRANÇA(D)	451
023 - BAIRRO AZUL	820	10C - CAMPO OURIQUE(C)	2 233	19E - PENHA FRANÇA(E)	1 296
025 - CAMPO SANTANA	1 419	11A - CAMPOLIDE(A)	73	19F - PENHA FRANÇA(F)	953
030 - GULBENKIAN	446	11B - CAMPOLIDE(B)	416	20E - SANTA CLARA(E)	304
032 - SÃO PAULO	451	11E - CAMPOLIDE(E)	37	20H - SANTA CLARA(H)	1 261
033 - PRÍNCIPE REAL	2 389	11F - CAMPOLIDE(F)	84	23B - S. D. DE BENFICA(B)	1 271
037 - ANJOS	3 064	11G - CAMPOLIDE(G)	582	23C - S. D. DE BENFICA(C)	936
038 - SOCORRO	1 265	11H - CAMPOLIDE(H)	1 851	23D - S. D. DE BENFICA(D)	410
03A - ALVALADE(A)	1 087	11I - CAMPOLIDE(11I)	300	23E - S. D. DE BENFICA(E)	1 203
03D - ALVALADE(D)	142	12B - CARNIDE(B)	70	23F - S. D. DE BENFICA(F)	596
03G - ALVALADE(G)	611	12C - CARNIDE(C)	409	23G - S. D. DE BENFICA(G)	2 704
03H - ALVALADE(H)	109	12D - CARNIDE(D)	2 136	23H - S. D. DE BENFICA(H)	442
03I - ALVALADE(I)	1 512	12E - CARNIDE(E)	1 314	23I - S. D. DE BENFICA(I)	1 199
03J - ALVALADE(J)	961	13A - ESTRELA(A)	292	23J - S. D. DE BENFICA(J)	103
03K - ALVALADE(K)	1 272	13B - ESTRELA(B)	2 358	23K - S. D. DE BENFICA(K)	2 244
03M - ALVALADE(M)	238	13C - ESTRELA(C)	1 666	23L - S. D. DE BENFICA(L)	1 936
03N - ALVALADE(N)	1 456	13D - ESTRELA(D)	1 386	23P - S. D. DE BENFICA(P)	543
03O - ALVALADE(O)	1 448	13G - ESTRELA(G)	281	24A - SÃO VICENTE(A)	528
03P - ALVALADE(P)	1 611	14C - LUMIAR(C)	937	24B - SÃO VICENTE(B)	479
03Q - ALVALADE(Q)	1 870	14D - LUMIAR(D)	481	24C - SÃO VICENTE(C)	490
03R - ALVALADE(R)	2 507	14G - LUMIAR(G)	1 738	24D - SÃO VICENTE(D)	370
042 - ALFAMA	457	14H - LUMIAR(H)	1 098	24E - SÃO VICENTE(E)	880
043 - ST.ª CATARINA / BICA	446	14J - LUMIAR(J)	1 353	24F - SÃO VICENTE(F)	362
044 - CASTELO	464	14K - LUMIAR(K)	1 741	24G - SÃO VICENTE(G)	150
046 - LARANJEIRAS	210	14L - LUMIAR(L)	1 695	24H - SÃO VICENTE(H)	430
04B - AREEIRO(B)	1 576	14M - LUMIAR(M)	587	24I - SÃO VICENTE(I)	1
04C - AREEIRO(C)	1 488	14N - LUMIAR(N)	1 728	24J - SÃO VICENTE(J)	2
TOTAIS					128 263

TABELA 10-11 LUGARES DE FAMÍLIAS NUMEROSAS POR ZEDL

ZEDL/ZAAC	Dísticos	ZEDL/ZAAC	Dísticos	ZEDL/ZAAC	Dísticos
001 - BERNA /VALBOM	10	03P - ALVALADE(P)	4	14G - LUMIAR(G)	5
003 - PARQUE	1	03Q - ALVALADE(Q)	13	14H - LUMIAR(H)	1
005 - AVENIDA DA LIBERDADE	1	03R - ALVALADE(R)	9	14K - LUMIAR(K)	1
007 - SANTA MARTA	2	042 - ALFAMA	2	14L - LUMIAR(L)	4
008 - ALAMEDA	1	043 - ST.ª CATARINA / BICA	3	14M - LUMIAR(M)	2
009 - CHILE	6	044 - CASTELO	1	14N - LUMIAR(N)	2
010 - AVENIDAS NOVAS	5	046 - LARANJEIRAS	1	14O - LUMIAR(O)	2
012 - CHIADO	1	04B - AREEIRO(B)	8	17B - OLIVAIS(B)	2
013 - BAIXA	1	04C - AREEIRO(C)	10	17C - OLIVAIS(C)	2
014 - PRAÇA JOSÉ FONTANA	5	04D - AREEIRO(D)	1	17E - OLIVAIS(E)	1
015 - ENTRECAMPOS	3	04F - AREEIRO(F)	4	18A - PARQUE NAÇÕES(A)	1
016 - CAMPO PEQUENO	11	04G - AREEIRO(G)	6	18B - PARQUE NAÇÕES(B)	2
017 - ESTEFÂNIA	5	04H - AREEIRO(H)	7	18C - PARQUE NAÇÕES(C)	1
018 - MARQUÊS POMBAL	8	051 - BELÉM	1	18D - PARQUE NAÇÕES(D)	1
021 - CASTILHO	14	055 - BAIRRO DE SANTOS	5	19A - PENHA FRANÇA(A)	3
023 - BAIRRO AZUL	3	09C - BENFICA(C)	2	19C - PENHA FRANÇA(C)	11
025 - CAMPO SANTANA	1	09E - BENFICA(E)	1	19D - PENHA FRANÇA(D)	1
032 - SÃO PAULO	1	10A - CAMPO OURIQUE(A)	29	19E - PENHA FRANÇA(E)	1
033 - PRÍNCIPE REAL	3	10C - CAMPO OURIQUE(C)	13	20H - SANTA CLARA(H)	2
037 - ANJOS	5	11B - CAMPOLIDE(B)	1	23B - S. D. DE BENFICA(B)	4
038 - SOCORRO	3	11G - CAMPOLIDE(G)	1	23C - S. D. DE BENFICA(C)	2
03A - ALVALADE(A)	1	11H - CAMPOLIDE(H)	5	23E - S. D. DE BENFICA(E)	1
03I - ALVALADE(I)	2	11I - CAMPOLIDE(11I)	2	23F - S. D. DE BENFICA(F)	2
03J - ALVALADE(J)	4	13B - ESTRELA(B)	17	23G - S. D. DE BENFICA(G)	7
03K - ALVALADE(K)	5	13C - ESTRELA(C)	17	23L - S. D. DE BENFICA(L)	4
03M - ALVALADE(M)	2	13D - ESTRELA(D)	10	23P - S. D. DE BENFICA(P)	5
03N - ALVALADE(N)	10	14C - LUMIAR(C)	5	24A - SÃO VICENTE(A)	2
03O - ALVALADE(O)	8	14D - LUMIAR(D)	3	24H - SÃO VICENTE(H)	1
TOTAIS				376	

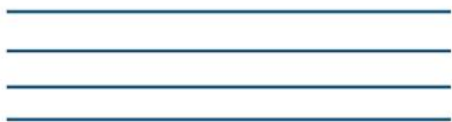
10.2. ANEXO 2 – ESTACIONAMENTO - PARQUES

TABELA 10-12 EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE LUGARES POR PARQUE 2021 - 2025

	2021	2022	2023	2024	2025
ALCÂNTARA	202	202	202	202	202
ALDEIA DE TELHEIRAS	56	56	56	56	56
ALTO DOS MOINHOS	279	279	279	279	279
AMEIXOEIRA	501	501	501	243	243
ANA CASTRO OSÓRIO	79	79	79	79	79
AREIRO	180	180	180	180	180
AVENIDA DE PÁDUA	248	248	248	248	248
AVENIDA LUSÍADA	92	92	92	92	92
AZINHAGA DA CIDADE	0	0	0	0	165
BELÉM	76	76	76	76	76
CALÇADA DO COMBRO	248	240	240	240	240
CAMPO DAS CEBOLAS	205	205	205	205	205
CAMPO DE OURIQUE	245	245	245	245	245
CAMPO GRANDE	196	196	196	196	196
CASAL VISTOSO	256	256	256	256	256
CHÃO DO LOUREIRO	192	192	192	192	192
COLÉGIO MILITAR	415	415	415	415	415
COMBATENTES	155	155	155	155	155
COSME DAMIÃO	286	286	286	286	286
D. LUÍS I (RESIDENTES)	54	0	0	0	0
D. LUÍS I EDP	34	34	34	34	34
ESTRADA DA LUZ	98	98	98	98	98
FÁBRICA 1921	0	0	0	0	310
GARAGEM DE ARROIOS	49	49	49	49	49
GRAÇA	115	115	115	115	115
HUB CRIATIVO DO BEATO	63	63	63	63	63
LARGO DE SANTA BÁRBARA	18	18	0	0	0
LARGO DE SÃO SEBASTIÃO	28	0	0	0	0
LIDL - AVENIDA INFANTE D. HENRIQUE	139	139	139	139	139
LIDL - BELENENSES	0	0	0	0	142
LIDL - OLIVAIS SUL	0	0	0	0	129
LIDL - XABREGAS	0	0	0	0	133
LIDL - CARNIDE	0	0	0	0	32
LIDL - LARANJEIRAS	0	0	0	0	54
LUMIAR – METRO	161	161	173	173	176
MANUEL GOUVEIA	398	398	398	398	398
MERCADO DE ALVALADE	118	118	118	118	0
PARQUE MAYER	81	81	81	81	81
PAVILHÃO + CONDOMÍNIO DA GRAÇA	57	57	57	57	57
PORTAS DO SOL	150	150	150	150	150
REGO	238	238	238	238	238
SOUSA PINTO	135	135	135	135	135
TEIXEIRA DE PASCOAIS	226	226	226	226	226
TELHEIRAS NASCENTE	109	109	109	109	109
TELHEIRAS POENTE	158	158	158	158	158
UNIVERSIDADE	225	225	225	225	225
VILA MARIA	67	67	67	67	0
	6 632	6 542	6 536	6 160	7 061



DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS



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

Demonstrações Financeiras Individuais

Exercício findo em 31 de Dezembro de 2025

BALANÇO INDIVIDUAL EM 31/12/2025

Unidade monetária: Euro

RUBRICAS	NOTAS	DATAS	
		31/12/2025	31/12/2024
ATIVO			
Ativo não corrente			
Ativos fixos tangíveis	5	56.486.245,08	60.170.468,02
Propriedades de investimento	6	1.148.058,95	1.199.069,33
Ativos intangíveis	7	1.955.796,34	2.027.925,60
Outros investimentos financeiros		-	194.070,83
Créditos a receber	11	2.012.777,85	2.012.777,85
Ativos por impostos diferidos	8	101.301,82	101.301,82
		61.704.180,04	65.705.613,45
Ativo corrente			
Clientes	9	976.282,06	688.512,56
Estado e outros entes públicos	10	318.631,60	413.094,08
Outros créditos a receber	11	1.337.545,58	1.833.528,14
Diferimentos	12	3.585.053,62	3.222.186,73
Outros ativos financeiros		194.070,83	-
Caixa e depósitos bancários	13	1.484.086,32	4.936.778,83
		7.895.670,01	11.094.100,34
Total do ativo		69.599.850,05	76.799.713,79
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital subscrito	14	32.000.000,00	32.000.000,00
Reservas legais	14	1.878.903,05	1.723.002,35
Resultados transitados	14	7.032.235,93	5.629.129,59
Ajustamentos/outras variações no capital próprio	26	2.020.101,74	2.446.511,49
Resultado líquido do período		117.605,99	1.559.007,04
Total do capital próprio		43.048.846,71	43.357.650,47
Passivo			
Passivo não corrente			
Provisões	15	572.194,72	2.209.423,76
Financiamentos obtidos	16	209.179,47	361.176,98
Passivos por impostos diferidos	8	504.273,26	657.239,23
		1.285.647,45	3.227.839,97
Passivo corrente			
Fornecedores	17	9.770.628,77	4.980.357,17
Estado e outros entes públicos	10	1.633.901,74	1.604.045,06
Financiamentos obtidos	16	148.496,62	532.648,71
Outras dívidas a pagar	11	10.478.568,41	19.971.469,37
Diferimentos	12	3.233.760,35	3.125.703,04
		25.265.355,89	30.214.223,35
Total do passivo		26.551.003,34	33.442.063,32
Total do capital próprio e do passivo		69.599.850,05	76.799.713,79

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Nuno Cotrim Barão

A ADMINISTRAÇÃO

Carlos Silva
(Presidente do Conselho de Administração)Pedro Sales
(Vogal do Conselho de Administração)Ana Rodrigues
(Vogal do Conselho de Administração)

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS RESULTADOS POR NATUREZAS

Período findo em 31/12/2025

Unidade monetária: Euro

RENDIMENTOS E GASTOS	NOTAS	PERÍODOS	
		2025	2024
Vendas e serviços prestados	18	46.963.158,44	48.885.216,32
Fornecimentos e serviços externos	19	(18.531.576,72)	(18.882.275,01)
Gastos com o pessoal	20	(24.958.876,56)	(23.006.123,92)
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	9	(8.023,95)	(49.027,52)
Provisões (aumentos/reduções)	15	1.637.229,04	-
Outros rendimentos	21	6.023.707,43	5.184.794,13
Outros gastos	21	(5.054.520,50)	(3.922.397,56)
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos	(EBITDA)	6.071.097,18	8.210.186,44
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	22	(5.867.738,96)	(6.213.427,46)
Imparidade de investimentos depreciables/amortizáveis (perdas/reversões)		-	-
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	(EBIT)	203.358,22	1.996.758,98
Juros e rendimentos similares obtidos	18	7.002,56	143.582,92
Juros e gastos similares suportados		(28.923,93)	(71.426,21)
Resultado antes de impostos	(EBT)	181.436,85	2.068.915,69
Imposto sobre o rendimento do período	24	(63.830,86)	(509.908,65)
Resultado líquido do período		117.605,99	1.559.007,04

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Nuno Cotrim Barão

A ADMINISTRAÇÃO

Carlos Silva
(Presidente do Conselho de Administração)Pedro Sales
(Vogal do Conselho de Administração)Ana Rodrigues
(Vogal do Conselho de Administração)

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DE FLUXOS DE CAIXA

Período findo em 31/12/2025

Unidade monetária: Euro

RUBRICAS	NOTAS	PERÍODOS	
		2025	2024
<u>Fluxos de caixa das actividades operacionais</u>			
Recebimentos de clientes		59.865.356,97	60.757.304,08
Pagamentos a fornecedores		(29.307.617,68)	(33.808.719,25)
Pagamentos ao pessoal		(14.029.372,16)	(12.654.198,48)
Caixa gerada pelas operações		16.528.367,13	14.294.386,35
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento		(263.356,44)	(401.252,81)
Outros recebimentos/pagamentos		(9.907.152,18)	(10.353.279,04)
Fluxos de caixa das actividades operacionais (1)		6.357.858,51	3.539.854,50
<u>Fluxos de caixa das actividades de investimento</u>			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis		(9.108.812,72)	(5.934.074,74)
Ativos intangíveis		(136.533,33)	(1.652.383,94)
Investimentos financeiros		(0,00)	(0,00)
Outros ativos		-	-
Recebimentos provenientes de:			
Ativos fixos tangíveis		200,00	250,00
Ativos intangíveis		(0,00)	(0,00)
Investimentos financeiros		(0,00)	(0,00)
Outros ativos		(0,00)	(0,00)
Subsídios ao investimento		(0,00)	(0,00)
Juros e rendimentos similares		5.391,85	107.687,19
Fluxos de caixa das actividades de investimento (2)		(9.239.754,20)	(7.478.521,49)
<u>Fluxos de caixa das actividades de financiamento</u>			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos obtidos		(0,00)	(0,00)
Pagamentos respeitantes a:			
Financiamentos obtidos		(536.149,60)	(881.145,79)
Juros e gastos similares		(34.647,22)	(127.663,03)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento (3)		(570.796,82)	(1.008.808,82)
Varição de caixa e seus equivalentes (1+2+3)		(3.452.692,51)	(4.947.475,81)
Efeito das diferenças de câmbio		(0,00)	(0,00)
Caixa e seus equivalentes no início do período		4.936.778,83	9.884.254,64
Caixa e seus equivalentes no fim do período	4	1.484.086,32	4.936.778,83

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Nuno Cotrim Barão

A ADMINISTRAÇÃO

Carlos Silva
(Presidente do Conselho de Administração)

Pedro Sales
(Vogal do Conselho de Administração)

Ana Rodrigues
(Vogal do Conselho de Administração)

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2024

Unidade monetária: Euro

DESCRIÇÃO	NOTAS	CAPITAL PRÓPRIO ATRIBUÍDO AOS DETENTORES DO CAPITAL DA EMPRESA-MÃE											Interesses que não controlam	Total do capital próprio
		Capital subscrito	Ações (quotas) próprias	Outros instr. de capital próprio	Prémios de emissão	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transitados	Excedentes de revalorização	Ajustamentos / Outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	Total		
POSIÇÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2024	1	32.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.587.757,11	0,00	4.411.922,47	0,00	2.904.218,37	1.352.452,36	42.256.350,31	0,00	42.256.350,31
ALTERAÇÕES NO PERÍODO														
Primeira adopção de novo referencial contabilístico												0,00		0,00
Alterações de políticas contabilísticas												0,00		0,00
Diferenças de conversão de demonstrações financeiras												0,00		0,00
Realização de excedentes de revalorização												0,00		0,00
Excedentes de revalorização												0,00		0,00
Ajustamentos por impostos diferidos						135.245,24		1.217.207,12		121.668,84		121.668,84		121.668,84
Outras alterações reconhecidas no capital próprio										-579.375,72	-1.352.452,36	-579.375,72		-579.375,72
	2	0,00	0,00	0,00	0,00	135.245,24	0,00	1.217.207,12	0,00	-457.706,88	-1.352.452,36	-457.706,88	0,00	-457.706,88
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	3										1.559.007,04	1.559.007,04	0,00	1.559.007,04
RESULTADO INTEGRAL	4=2+3										206.554,68	1.101.300,16	0,00	1.101.300,16
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO														
Realizações de capital												0,00		0,00
Realizações de prémios de emissão												0,00		0,00
Distribuições												0,00		0,00
Entradas para cobertura de perdas												0,00		0,00
Outras operações												0,00		0,00
	5	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POSIÇÃO NO FIM DO PERÍODO 2024	6=1+2+3+5	32.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.723.002,35	0,00	5.629.129,59	0,00	2.446.511,49	1.559.007,04	43.357.650,47	0,00	43.357.650,47

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2025

Unidade monetária: Euro

DESCRIÇÃO	NOTAS	CAPITAL PRÓPRIO ATRIBUÍDO AOS DETENTORES DO CAPITAL DA EMPRESA-MÃE											Interesses que não controlam	Total do capital próprio
		Capital subscrito	Ações (quotas) próprias	Outros instr. de capital próprio	Prémios de emissão	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transitados	Excedentes de revalorização	Ajustamentos / Outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	Total		
POSIÇÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2025	6	32.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.723.002,35	0,00	5.629.129,59	0,00	2.446.511,49	1.559.007,04	43.357.650,47	0,00	43.357.650,47
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						155.900,70		1.403.106,34		152.965,97		152.965,97		152.965,97
Outras alterações reconhecidas no capital próprio										-579.375,72	-1.559.007,04	-579.375,72		-579.375,72
	7	0,00	0,00	0,00	0,00	155.900,70	0,00	1.403.106,34	0,00	-426.409,75	-1.559.007,04	-426.409,75	0,00	-426.409,75
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO	8										117.605,99	117.605,99	0,00	117.605,99
RESULTADO INTEGRAL	9=7+8										-1.441.401,05	-308.803,76	0,00	-308.803,76
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO														
Realizações de capital												0,00		0,00
Realizações de prémios de emissão												0,00		0,00
Distribuições												0,00		0,00
Entradas para cobertura de perdas												0,00		0,00
Outras operações												0,00		0,00
	10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
POSIÇÃO NO FIM DO PERÍODO 2025	6+7+8+10	32.000.000,00	0,00	0,00	0,00	1.878.903,05	0,00	7.032.235,93	0,00	2.020.101,74	117.605,99	43.048.846,71	0,00	43.048.846,71

O CONTABILISTA CERTIFICADO

A ADMINISTRAÇÃO

Nuno Cotrim Barão

Carlos Silva
(Presidente do Conselho de Administração)Pedro Sales
(Vogal do Conselho de Administração)Ana Rodrigues
(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 2025

(Montantes expressos em Euros)

ANEXO ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 DE DEZEMBRO 2025

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 2025, 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 20/12/2024 (ver mais informação na nota 6).

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

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

3.2.3 - ATIVOS INTANGÍVEIS

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

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

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

3.2.4 - IMPOSTO SOBRE O RENDIMENTO

A Empresa encontra-se sujeita a Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (IRC) à taxa de 20% 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 2022 a 2025 ainda poderão estar sujeitas a revisão.

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

3.2.5 - CLIENTES E OUTROS VALORES A RECEBER

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

3.2.6 - CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

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

3.2.7 - IMPARIDADE DE ATIVOS

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

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

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

3.2.8 - PROVISÕES

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

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

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

3.2.9 - PASSIVOS E ATIVOS CONTINGENTES

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

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

3.2.10 - FINANCIAMENTOS OBTIDOS

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

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

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

3.2.11 - FORNECEDORES E OUTRAS CONTAS A PAGAR

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

3.2.12 - RÉDITO E REGIME DO ACRÉSCIMO

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

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

Os rendimentos são reconhecidos na data da prestação dos serviços.

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

3.2.13 - BENEFÍCIOS DOS EMPREGADOS

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

De acordo com a legislação laboral aplicável, o direito a férias e subsídio de férias relativo ao período, vence-se em 31 de dezembro de cada ano, sendo somente pago durante o período seguinte, pelo que os gastos correspondentes encontram-se reconhecidos como benefícios de curto prazo e tratados de acordo com o 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 31/12/2024 e em 31/12/2025, o saldo de Caixa e seus equivalentes, que inclui numerário, depósitos bancários imediatamente mobilizáveis e aplicações de tesouraria, foi o seguinte:

<u>Caixa e seus equivalentes:</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>
Numerário	541.259,51	645.235,46
Depósitos à ordem	4.395.519,32	838.850,86
Aplicações tesouraria (Dep.a prazo)	-	-
	<u>4.936.778,83</u>	<u>1.484.086,32</u>

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

No final de 31/12/2025, todos os saldos de Caixa e seus equivalentes estão disponíveis para uso. Com exceção do valor de 360.992,65 euros, respeitante às transferências da Via Verde, que só estará disponível no primeiro dia útil de 2026.

NOTA 5. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, o movimento ocorrido na quantia escriturada dos Ativos Fixos Tangíveis, bem como nas respectivas Depreciações Acumuladas, foi o seguinte:

31/12/2024						
Ativo:	Saldo em 01/01/2024	Aquisições	Abates e Alienações	Correcções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2024
Terrenos e recursos naturais	6.188.751,54	-	-	-	-	6.188.751,54
Edifícios e outras construções	53.461.303,45	(54.141,33)	-	702.145,39	-	54.109.307,51
Equipamento básico	26.316.952,22	157.429,95	-	359.110,29	-	26.833.492,46
Equipamento de transporte	2.880.877,10	-	-	-	-	2.880.877,10
Equipamento administrativo	4.195.122,03	215.718,62	4.196,78	1.490,70	-	4.408.134,57
Outros ativos fixos tangíveis	366.024,72	2.248,03	90.527,45	-	-	277.745,30
Ativos em curso (I)	9.112.711,17	5.504.206,09	2.040,00	(1.062.746,38)	-	13.552.130,88
	102.521.742,23	5.825.461,36	96.764,23	-	-	108.250.439,36
Depreciações acumuladas:						
Edifícios e outras construções	18.709.240,22	3.031.536,91	18.047,10	-	-	21.722.730,03
Equipamento básico	17.003.788,46	2.277.721,72	-	-	-	19.281.510,18
Equipamento de transporte	2.624.185,43	201.778,88	-	-	-	2.825.964,31
Equipamento administrativo	3.724.386,29	274.304,48	4.379,00	-	-	3.994.311,77
Outros ativos fixos tangíveis	334.887,51	11.102,84	90.535,30	-	-	255.455,05
	42.396.487,91	5.796.444,83	112.961,40	-	-	48.079.971,34
Valor líquido	60.125.254,32	29.016,53	(16.197,17)	-	-	60.170.468,02
31/12/2025						
Ativo:	Saldo em 01/01/2025	Aquisições	Abates e Alienações	Correcções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2025
Terrenos e recursos naturais	6.188.751,54	-	-	-	-	6.188.751,54
Edifícios e outras construções	54.109.307,51	-	128.992,84	6.380.517,69	-	60.360.832,36
Equipamento básico	26.833.492,46	746.514,80	233.201,21	992.219,17	-	28.339.025,22
Equipamento de transporte	2.880.877,10	103.947,80	11.250,81	-	-	2.973.574,09
Equipamento administrativo	4.408.134,57	411.757,04	4.302,62	2.336,09	-	4.817.925,08
Outros ativos fixos tangíveis	277.745,30	806,32	1.422,06	-	-	277.129,56
Ativos em curso (II) (III)	13.552.130,88	7.831.288,68	7.192.816,70	(7.375.072,95)	-	6.815.529,91
	108.250.439,36	9.094.314,64	7.571.986,24	-	-	109.772.767,76
Depreciações acumuladas:						
Edifícios e outras construções	21.722.730,03	3.124.214,44	61.271,58	-	-	24.785.672,89
Equipamento básico	19.281.510,18	2.133.419,84	241.109,54	-	-	21.173.820,48
Equipamento de transporte	2.825.964,31	50.319,33	11.250,81	-	-	2.865.032,83
Equipamento administrativo	3.994.311,77	210.612,88	6.624,83	-	-	4.198.299,82
Outros ativos fixos tangíveis	255.455,05	9.848,33	1.606,72	-	-	263.696,66
	48.079.971,34	5.528.414,82	321.863,48	-	-	53.286.522,68
Valor líquido	60.170.468,02	3.565.899,82	7.250.122,76	-	-	56.486.245,08

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

(II) Em 2025, a empresa procedeu à alienação do Ativo em Curso do Funicular da Graça (Percurso da Graça), no valor de 7.192.816,70 euros, de acordo com a dação em pagamento considerada na Proposta n.º 18/2025 do Município, de 22 de janeiro de 2025.

(III) No exercício findo em 2025, os principais Ativos em Curso são: a obra de construção do parque de estacionamento da Travessa do Bahuto, no valor de 3.204.698,52 euros e a obra de construção do parque da Pontinha Sul, no valor de 2.072.503,02 euros.

NOTA 6. PROPRIEDADES DE INVESTIMENTO

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, o movimento ocorrido na quantia escriturada das Propriedades de Investimento, bem como nas respectivas Depreciações Acumuladas, foi o seguinte:

Custo:	31/12/2024					Saldo em 31/12/2024
	Saldo em 01/01/2024	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	
Parque Estac. - Portas do Sol	-	-	-	-	-	-
Parque Estac. - Teixeira Pascoais	-	-	-	-	-	-
Parque Estac. - Ana C. Osório	893.401,08	-	-	-	-	893.401,08
Parque Estac. - Chão do Loureiro	1.076.974,54	-	-	-	-	1.076.974,54
Activos em curso	-	-	-	-	-	-
	1.970.375,62	-	-	-	-	1.970.375,62
Depreciações acumuladas:						
Depreciações parques	720.295,91	51.010,38	-	-	-	771.306,29
	720.295,91	51.010,38	-	-	-	771.306,29
Valor líquido	1.250.079,71	(51.010,38)	-	-	-	1.199.069,33

Custo:	31/12/2025					Saldo em 31/12/2025
	Saldo em 01/01/2025	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	
Parque Estac. - Portas do Sol	-	-	-	-	-	-
Parque Estac. - Teixeira Pascoais	-	-	-	-	-	-
Parque Estac. - Ana C. Osório	893.401,08	-	-	-	-	893.401,08
Parque Estac. - Chão do Loureiro	1.076.974,54	-	-	-	-	1.076.974,54
Activos em curso	-	-	-	-	-	-
	1.970.375,62	-	-	-	-	1.970.375,62
Depreciações acumuladas:						
Depreciações parques	771.306,29	51.010,38	-	-	-	822.316,67
	771.306,29	51.010,38	-	-	-	822.316,67
Valor líquido	1.199.069,33	(51.010,38)	-	-	-	1.148.058,95

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

	Custo aquisição	Depreciações acumuladas	Valor escriturado	Justo valor 20/12/2024
Parque Estac. - Ana C. Osório	893.401,08	391.991,76	501.409,32	1.167.000,00
Parque Estac. - Chão do Loureiro	1.076.974,54	430.324,91	646.649,63	1.092.287,39
	1.970.375,62	822.316,67	1.148.058,95	2.259.287,39

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

NOTA 7. ATIVOS INTANGÍVEIS

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, o movimento ocorrido na quantia escriturada dos Ativos Intangíveis, bem como nas respectivas Depreciações Acumuladas, foi o seguinte:

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

31/12/2025						
Custo:	Saldo em 01/01/2025	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2025
Projetos de desenvolvimento	-	-	-	-	-	-
Programas de computador	4.856.137,86	40.450,00	-	1.416.193,00	-	6.312.780,86
Drt. Superfície - Portas do Sol	734.800,00	-	-	-	-	734.800,00
Drt. Superfície - Chão do Loureiro	264.600,00	-	-	-	-	264.600,00
Drt. Superfície - Arroios (I)	-	-	-	-	-	-
Drt. Superfície - Campo das Cebolas (I)	-	-	-	-	-	-
Outros ativos intangíveis	323.867,44	-	-	-	-	323.867,44
Ativos em curso (III)	1.415.550,60	185.821,07	-	(1.416.193,00)	-	185.178,67
	7.594.955,90	226.271,07	-	-	-	7.821.226,97
Depreciações acumuladas:						
Programas de computador	4.855.315,85	278.412,33	-	-	-	5.133.728,18
Propriedade industrial	-	-	-	-	-	-
Outros ativos intangíveis	711.714,45	19.988,00	-	-	-	731.702,45
	5.567.030,30	298.400,33	-	-	-	5.865.430,63
Valor líquido	2.027.925,60	(72.129,26)	-	-	-	1.955.796,34

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

Drt. Superfície - Arroios (lug. 224)

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

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

(III) No exercício findo em 2025, os principais Ativos em Curso são: o novo software dos recursos humanos, da Quidgest, no valor de 83.255,00 euros e o novo software de videovigilância, da Prosecur, no valor de 101.923,67 euros.

NOTA 8. ATIVOS E PASSIVOS POR IMPOSTOS DIFERIDOS

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, o movimento ocorrido nos Ativos e Passivos por Impostos Diferidos, foi o seguinte:

	31/12/2024					
	Saldo em 01/01/2024	Constituição		Reversão		Saldo em 31/12/2024
		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	778.908,07	-	-	-	(121.668,84)	657.239,23
	<u>778.908,07</u>	-	-	-	<u>(121.668,84)</u>	<u>657.239,23</u>

	31/12/2025					
	Saldo em 01/01/2025	Constituição		Reversão		Saldo em 31/12/2025
		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 (I)	657.239,23	-	-	-	(152.965,97)	504.273,26
	<u>657.239,23</u>	-	-	-	<u>(152.965,97)</u>	<u>504.273,26</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).

(I) Em 2025, a empresa ajustou a estimativa de PIP pela redução de 1% na taxa de IRC (20%) para 2025, no valor de 31.297,13 euros.

NOTA 9. CLIENTES

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, o movimento ocorrido na rubrica de Clientes, foi o seguinte:

Clientes:	Saldo em 01/01/2024	31/12/2024		Saldo em 01/01/2025	31/12/2025	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Cientes conta corrente	1.078.281,83	-	1.175.580,88	1.175.580,88	-	829.938,95
Cientes entidades relacionadas	67.215,09	-	58.873,09	58.873,09	-	692.284,52
Cientes factoring	-	-	-	-	-	-
Cientes cobrança duvidosa	53.269,58	-	102.297,10	102.297,10	-	110.321,05
Perdas por imparidade	(599.210,99)	-	(648.238,51)	(648.238,51)	-	(656.262,46)
	599.555,51	-	688.512,56	688.512,56	-	976.282,06

A antiguidade dos saldos de Clientes a 31/12/2025, foi a seguinte:

	0-30 dias	31-60 dias	61-90 dias	>90 dias	Total
Cientes conta corrente	90.631,60	67.686,01	50.143,27	621.478,07	829.938,95
Cientes entidades relacionadas	135.683,62	-	17.119,24	539.481,66	692.284,52
	226.315,22	67.686,01	67.262,51	1.160.959,73	1.522.223,47

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, o movimento ocorrido na rubrica de Perdas por Imparidade acumuladas de Clientes, foi o seguinte:

Perdas por imparidade:	31/12/2024	31/12/2025
Saldo inicial	599.210,99	648.238,51
Aumento	49.902,40	8.023,95
Reversão	(874,88)	-
Regularizações	-	-
	648.238,51	656.262,46

NOTA 10. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, o movimento ocorrido na rubrica de Estado e Outros Entes Públicos, foi o seguinte:

Estado e O. Entes Públicos (Ativo):	31/12/2024	31/12/2025
Imp. sobre rendimento pessoas coletivas (IRC)	413.093,56	318.631,60
Imp. sobre valor acrescentado (IVA)	-	-
Outros impostos e taxas	0,52	-
	413.094,08	318.631,60

Estado e O. Entes Públicos (Passivo):	31/12/2024	31/12/2025
Imp. sobre rendimento pessoas coletivas (IRC)	509.908,65	63.830,86
Imp. sobre valor acrescentado (IVA)	553.688,50	970.487,45
Imp. sobre rendimento pessoas singulares (IRS)	139.366,81	155.735,10
Segurança social	401.081,10	443.848,33
Outros impostos e taxas	-	-
	1.604.045,06	1.633.901,74
Valor líquido	(1.190.950,98)	(1.315.270,14)

Durante o período findo em 31/12/2024 e 31/12/2025, a Emel tem a sua situação tributária e contributiva regularizada perante a Segurança Social (SS) e a Autoridade Tributária (AT).

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

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

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

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, o movimento ocorrido na rubrica de Outras Créditos a Receber, foi o seguinte:

Outros créditos a receber:	Saldo em 01/01/2024	31/12/2024		Saldo em 01/01/2025	31/12/2025	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Pessoal	-	-	2.039,89	2.039,89	-	2.250,03
Devedores p/acréscimos de rendimentos	661.721,14	-	1.186.983,95	1.186.983,95	-	1.248.793,16
Outros devedores	2.889.586,46	2.012.777,85	644.504,30	2.657.282,15	2.012.777,85	86.502,39
	3.551.307,60	2.012.777,85	1.833.528,14	3.846.305,99	2.012.777,85	1.337.545,58
Perdas por imparidade	-	-	-	-	-	-
	3.551.307,60	2.012.777,85	1.833.528,14	3.846.305,99	2.012.777,85	1.337.545,58

No período findo em 31/12/2025, a rubrica Devedores por Acréscimos de Rendimentos inclui essencialmente o valor a faturar, em 2026, relativo aos Contratos de Mandato celebrados com o Município, no valor de 766.262,78 euros e a imputação relativa a utilização da App Via Verde no estacionamento na via pública, no valor de 347.385,60 euros.

No período findo em 31/12/2025, a rubrica Outros Devedores inclui o desreconhecimento do Ativo em Curso da Órbita, no valor de 2.012.777,85 euros. No seguimento do processo de insolvência da mesma, a Emel interpôs judicialmente uma ação contra a seguradora responsável pela emissão das garantias bancárias, perante a recusa na sua liquidação. No período findo em 31/12/2023, o saldo foi transferido para Não Corrente, uma vez que existe uma perspetiva jurídica de um desfecho processual favorável, contudo antevê-se uma elevada morosidade, face a processos judiciais de idêntica dimensão e natureza, não inferior a 5 anos.

No período findo em 31/12/2025, a rubrica Outros Devedores inclui o desreconhecimento da caução anteriormente prestada à Santa Casa da Misericórdia de Lisboa relativa às futuras instalações da Sede da Emel, no valor de 533.520,00 euros, por contrapartida da rubrica de Outros Gastos. Importa ainda referir que, já em 2026, as partes celebraram um acordo para a resolução do contrato de arrendamento.

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e 31/12/2025, não ocorreram movimentos na rubrica Perdas por Imparidade acumuladas de Outros Devedores.

OUTRAS DIVÍDAS A PAGAR

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, o movimento ocorrido na rubrica de Outras Dívidas a Pagar, foi o seguinte:

Outras dívidas a pagar:	Saldo em 01/01/2024	31/12/2024		Saldo em 01/01/2025	31/12/2025	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Fornecedores de investimento	2.073.481,42	-	2.024.066,70	2.024.066,70	-	2.608.819,99
Credores p/acréscimos de gastos	2.480.317,79	-	3.114.872,66	3.114.872,66	-	2.850.880,56
Outros credores	13.694.101,45	-	14.832.457,10	14.832.457,10	-	5.018.794,95
Pessoal	9.661,00	-	72,91	72,91	-	72,91
	18.257.561,66	-	19.971.469,37	19.971.469,37	-	10.478.568,41

No período findo em 31/12/2025, a rubrica Credores por Acréscimos de Gastos, inclui essencialmente o valor das remunerações a pagar ao pessoal relativo a férias e subsídio de férias, no valor de 2.626.928, euros.

Em 2025, a variação ocorrida na rubrica Outros Credores, deve-se a transferência das contraordenações devidas à CML, do período de 2019 a 2023, no valor de 12.478.172,44 euros, de acordo com a Proposta n.º 491/2024 do Município.

No período findo em 31/12/2025, a rubrica Outros Credores, inclui essencialmente os apoios financeiros recebidos no âmbito dos programas nacionais de apoio na área Mobilidade, no valor de 4.267.376,03 euros, a transferir para o Município.

NOTA 12. DIFERIMENTOS

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, o movimento ocorrido na rubrica de Diferimentos, foi o seguinte:

<u>Diferimentos (Ativo):</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>
Seguros	968.535,41	1.042.369,67
Rendas	60.211,57	60.694,59
Outros gastos a reconhecer	2.193.439,75	2.481.989,36
	<u>3.222.186,73</u>	<u>3.585.053,62</u>
<u>Diferimentos (Passivo):</u>		
Rendimentos a reconhecer	3.125.703,04	3.233.760,35
	<u>3.125.703,04</u>	<u>3.233.760,35</u>

A rubrica Outros Gastos a Reconhecer, no período findo em 31/12/2024, inclui essencialmente o valor dos componentes de manutenção das bicicletas GIRA, ainda não incorporados, no valor de 538.259,5 euros, e os gastos, ainda não reconhecidos, respeitantes à atividade normal, no valor de 1.655.180,25 euros.

A rubrica Outros Gastos a Reconhecer, no período findo em 31/12/2025, inclui essencialmente o valor dos componentes de manutenção das bicicletas GIRA, ainda não incorporados, no valor de 372.611,55 euros, os gastos com licenciamento de software no valor de 1.356.557,16 euros e os gastos com fardamento, no valor de 698.183,44 euros, ainda não reconhecidos.

A rubrica Outros Rendimentos a Reconhecer no período findo em 31/12/2024, inclui essencialmente o valor pago pelos utentes do parque de estacionamento da Teixeira de Pascoais, que ainda se encontra por reconhecer como Rendimento, no valor de 492.232,71 euros, os carregamentos efetuados pelos utentes de dispositivos móveis (ePark), no valor de 1.763.552,2 euros, os carregamentos efetuados pelos utilizadores do Sistema de Bicicletas Públicas Partilhadas (GIRA - Bike Sharing), no valor de 733.450,87 euros, e as participações no âmbito de projetos europeus na área da Mobilidade, no valor de 115.622,85 euros.

A rubrica Outros Rendimentos a Reconhecer no período findo em 31/12/2025, 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 482.858,19 euros, os carregamentos efetuados pelos utentes de dispositivos móveis (ePark), no valor de 1.828.350,06 euros, os carregamentos efetuados pelos utilizadores do Sistema de Bicicletas Públicas Partilhadas (GIRA - Bike Sharing), no valor de 846.913,27 euros, e as participações no âmbito de projetos europeus na área da Mobilidade, no valor de 57.077,63 euros.

NOTA 13. CAIXA E DEPÓSITOS BANCÁRIOS

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, os movimentos ocorridos nas rubricas de Caixa e Depósitos Bancários, foram os seguintes:

<u>Caixa e depósitos bancários:</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>
Caixa	541.259,51	645.235,46
Depósitos à ordem	4.395.519,32	838.850,86
Depósitos a prazo	-	-
	<u>4.936.778,83</u>	<u>1.484.086,32</u>

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

No final de 31/12/2025, todos os saldos de Caixa e seus equivalentes estão disponíveis para uso. Com exceção do valor de , euros, respeitante às transferências da Via Verde, que só estará disponível no primeiro dia útil de 1. Em 2025, a variação ocorrida nos saldos de Caixa e Depósitos Bancários deve-se ao aumento das necessidades das atividades de investimento, sem a respetiva equivalência na geração de fluxo financeiro das atividades operacionais, ou num reforço das atividades de financiamento, conforme melhor apresentado na Demonstração Individual de Fluxos de Caixa.

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

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, 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:

<u>Capital:</u>	<u>% Capital</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>
Câmara Municipal de Lisboa	100,00	32.000.000,00	32.000.000,00

RESERVA LEGAL

Os Estatutos da Emel estabelecem no n.º 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 31/12/2024 e em 31/12/2025, não foram constituídas Outras Reservas.

APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Na reunião da Câmara Municipal de Lisboa, realizada em 6 de Maio de 2024 foram aprovadas as contas do exercício findo em 31/12/2023 (Proposta n.º 220/2024) e foi decidido que o Resultado Líquido, de 1.352.452,36 euros, referente a esse exercício fosse aplicado de acordo com o resumo abaixo.

Na reunião da Câmara Municipal de Lisboa, realizada em 14 de Abril de 2025 foram aprovadas as contas do exercício findo em 31/12/2024 (Proposta n.º 179/2025) e foi decidido que o Resultado Líquido, de 1.559.007,04 euros, referente a esse exercício fosse aplicado de acordo com o resumo abaixo.

	<u>% RLE</u>	<u>2023</u>	<u>2024</u>
Reservas legais	10,00	135.245,24	155.900,70
Resultados transitados	90,00	1.217.207,12	1.403.106,34
		<u>1.352.452,36</u>	<u>1.559.007,04</u>

NOTA 15. PROVISÕES

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, os movimentos ocorridos nas rubricas de Provisões, foram os seguintes:

<u>Provisões:</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>
Saldo inicial	2.209.423,76	2.209.423,76
Aumento	-	-
Redução	-	1.637.229,04
Utilizações	-	-
	<u>2.209.423,76</u>	<u>572.194,72</u>

Em 2024, a empresa não reforçou as Outras Provisões, relativamente à eventual obrigatoriedade das empresa municipais serem obrigadas a contribuir para o ACSS, IP pela prestação de serviços e dispensa de medicamentos aos seus trabalhadores, em virtude de falta de enquadramento legal.

Em 2025, a empresa procedeu ao desreconhecimento da provisão anteriormente constituída, no montante de 1.637.229,04 euros, destinada a fazer face a uma eventual obrigação das empresas municipais contribuírem para a ACSS, I.P., pela prestação de serviços e pela dispensa de medicamentos aos seus trabalhadores. Esta decisão fundamentou-se, por um lado, na inexistência de enquadramento legal nas sucessivas Leis do Orçamento do Estado, desde 2024 até 2026, e, por outro, na prescrição dos valores anteriores a 2024, decorrente da aplicação do regime especial previsto no Decreto-Lei n.º 218/99, que estabelece um prazo de três anos para a prescrição de créditos relacionados com o Serviço Nacional de Saúde (SNS). Acresce que não existem elementos que evidenciem a prática de atos interruptivos da prescrição por parte da ACSS, I.P. Adicionalmente, foi solicitado um parecer jurídico independente, com vista a reforçar e sustentar a decisão tomada.

NOTA 16. FINANCIAMENTOS OBTIDOS

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, os movimentos ocorridos nas rubricas de Financiamentos Obtidos, foram os seguintes:

Financiamentos obtidos:	Saldo em 01/01/2024	31/12/2024		Saldo em 01/01/2025	31/12/2025	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Financiamento - BPI (I)	745.559,71	-	384.152,09	384.152,09	-	-
Financiamento - Turismo de Portugal (II)	1.029.411,77	361.176,98	148.496,62	509.673,60	209.179,47	148.496,62
	1.774.971,48	361.176,98	532.648,71	893.825,69	209.179,47	148.496,62
Valor em dívida			893.825,69			357.676,09

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

Prazos de reembolso:	31/12/2024	31/12/2025
Menos de 1 ano	532.648,71	148.496,62
1 a 2 anos	148.496,62	148.496,62
2 a 3 anos	148.496,62	60.682,85
3 a 4 anos	64.183,74	-
4 a 5 anos	-	-
Mais de 5 anos	-	-
	893.825,69	357.676,09

(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 31/12/2025, o montante de 1.250.000,00 euros, reembolsável no prazo de 10 anos, após a sua utilização. Em 2020, e como consequência da situação pandémica originada pela COVID-19, foi atribuído pelo Turismo de Portugal, uma moratória de um ano para a amortização de capital, prolongando adicionalmente pelo mesmo período a devolução do capital em dívida.

NOTA 17. FORNECEDORES

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, o movimento ocorrido na rubrica de Fornecedores, foi o seguinte:

Fornecedores:	Saldo em 01/01/2024	31/12/2024		Saldo em 01/01/2025	31/12/2025	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Fornecedores conta corrente	5.003.433,06	-	4.358.820,57	4.358.820,57	-	4.893.873,97
Fornecedores entidades relacionadas (I) (II)	5.470.549,01	-	621.536,60	621.536,60	-	4.876.754,80
	<u>10.473.982,07</u>	<u>-</u>	<u>4.980.357,17</u>	<u>4.980.357,17</u>	<u>-</u>	<u>9.770.628,77</u>

A antiguidade dos saldos de Fornecedores a 31/12/2025, foi a seguinte:

	0-30 dias	31-60 dias	61-90 dias	>90 dias	Total
Fornecedores conta corrente	2.117.401,29	1.037.041,68	1.093.998,07	645.432,93	4.893.873,97
Fornecedores entidades relacionadas	46.335,72	-	-	4.830.419,08	4.876.754,80
	<u>2.163.737,01</u>	<u>1.037.041,68</u>	<u>1.093.998,07</u>	<u>5.475.852,01</u>	<u>9.770.628,77</u>

(I) A variação do saldo da rubrica Fornecedores Entidades Relacionadas, no período findo em 31/12/2024, deve-se ao pagamento do Fee de Gestão (CML), dos anos anteriores, ao Município. O saldo no final do período, é composto maioritariamente pela estimativa da contrapartida devida à CML com o Fee de Gestão (CML) de 2024, no valor de 608.985,30 euros.

(II) A variação do saldo da rubrica Fornecedores Entidades Relacionadas, no período findo em 31/12/2025, deve-se ao pagamento do Fee de Gestão (CML), dos anos anteriores, e ao reconhecimento por contrapartida de Outros devedores e Credores, do valor das contraordenações devidas à CML, do período 2019 a 2023. O saldo no final do período, é composto maioritariamente pelo valor das contraordenações devidas à CML, do período 2019 a 2023, por liquidar no valor de 4.827.790,86 euros.

NOTA 18. RÉDITO

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, os movimentos ocorridos na rubrica de Rédito foram os seguintes:

	31/12/2024			31/12/2025		
	Mercado interno	Mercado externo	Total	Mercado interno	Mercado externo	Total
Prestações de serviços (I) (II)	48.885.216,32	-	48.885.216,32	46.963.158,44	-	46.963.158,44
Reversões	874,88	-	874,88	1.637.229,04	-	1.637.229,04
Outros rendimentos e ganhos (III) (IV)	5.184.794,13	-	5.184.794,13	6.023.707,43	-	6.023.707,43
	54.070.885,33	-	54.070.885,33	54.624.094,91	-	54.624.094,91
Juros obtidos	143.582,92	-	143.582,92	7.002,56	-	7.002,56
Total	54.214.468,25	-	54.214.468,25	54.631.097,47	-	54.631.097,47

(I) Na rubrica Prestações de Serviços, no período findo em 31/12/2024, face ao período anterior, registou-se um crescimento de 3.197.404,35 euros (+7,0%), em consequência, quer do reconhecimento como receita própria do produto total das contraordenações leves, quer da melhoria geral do enquadramento económico.

(II) Na rubrica Prestações de Serviços, no período findo em 31/12/2025, face ao período anterior, registou-se um decréscimo de -1.922.057,88 euros (-3,9%), em consequência, da redução do produto total das contraordenações leves e da receita da Via Pública.

(III) Na rubrica Outros Rendimentos e Ganhos, no período findo em 31/12/2024, foram registados os rendimentos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com o Município, no valor de 3.781.085,49 euros.

(IV) Na rubrica Outros Rendimentos e Ganhos, no período findo em 31/12/2025, foram registados os rendimentos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com o Município, no valor de 4.178.706,01 euros.

NOTA 19. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, a repartição dos Fornecimentos e Serviços Externos, foi a seguinte:

<u>Fornecimentos e serviços externos:</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>
Fee Gestão CML (I)	557.989,13	-
Serviços Especializados	1.991.499,32	1.987.315,66
Publicidade e Propaganda	593.769,27	473.023,70
Vigilância e Segurança (II)	1.048.005,89	1.324.178,02
Conservação e Reparação Via Pública (III)	1.077.618,66	678.985,34
Conservação e Reparação Mobilidade	1.421.760,33	1.451.840,27
Ferramentas e Utensílios Outros (IV)	1.164.576,35	1.814.544,31
Eletricidade	764.920,57	673.417,03
Outras Rendas e Alugueros	318.291,65	309.028,94
Comunicações (V)	1.409.822,35	1.257.996,75
Seguros (VI)	658.936,19	702.206,41
Limpeza, Higiene e Conforto	503.077,41	534.122,97
Outros Serviços	922.797,28	909.357,51
Restantes Gastos	6.449.210,61	6.415.559,81
	<u>18.882.275,01</u>	<u>18.531.576,72</u>

(I) Em 2025, a inexistência de Fee Gestão resulta do aumento dos gastos relevantes para o respetivo cálculo (FSE, gastos com pessoal, etc.), e da diminuição dos rendimentos igualmente significativos para esse mesmo cálculo (via pública, contraordenações, etc.).

(II) Em 2025, o variação desta rubrica resulta essencialmente do maior número de instalações afetas aos serviços e do aumento da necessidade de vigilância dos equipamentos dispersos pela cidade.

(III) Em 2025, a variação na rubrica deve-se à redução das necessidades de intervenção e manutenção dos lugares da via pública.

(IV) Em 2025, o aumento nesta rubrica deve-se à aquisição de novos utensílios de apoio as diferentes áreas de manutenção e a renovação de licenciamentos (anuais) de software, para os diversos sistemas implementados.

(V) Em 2025, a variação da rubrica está diretamente relacionada com a redução dos envios de pedidos de identificação de condutores.

(VI) Em 2025, a variação da rubrica está diretamente relacionada com ajustes de prémios, novos locais e equipamentos, e ao aumento dos prémios da apólice de seguros para o triénio 2023-2026.

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

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, a repartição dos Gastos com Pessoal, foi a seguinte:

Gastos com Pessoal:	31/12/2024	31/12/2025
Remunerações dos órgãos sociais	130.288,40	122.864,95
Remunerações do pessoal	17.167.495,65	18.763.593,63
Indemnizações	107.516,94	51.133,71
Encargos sobre remunerações	3.761.990,25	4.109.300,03
Seguros	1.157.289,30	1.246.974,68
Gastos de acção social	7.569,35	18.654,58
Outros gastos com pessoal	673.974,03	646.354,98
	23.006.123,92	24.958.876,56

	2024	2025
Número médio de trabalhadores	769	790

REMUNERAÇÕES ORGÃOS SOCIAIS

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, a repartição das Remunerações dos Órgãos Sociais, foi a seguinte:

Órgãos Sociais:	31/12/2024	31/12/2025
Conselho de Administração (I)	130.288,40	122.864,95
Fiscal Único (II)	11.367,24	11.367,24
	141.655,64	134.232,19

(I) Em 03/06/2024 foi aprovada em Assembleia Geral, a proposta nº 339/CM/2024 de 29/05/2024, relativa a nomeação do novo Vogal Executivo do Conselho de Administração e saída da anterior Vogal Executivo do Conselho de Administração, com efeitos a partir de 03/06/2024. Em 31/12/2025 apenas são remunerados o Presidente e o Vogal Executivo do Conselho de Administração.

(II) Valor relevado em Fornecimentos e Serviços Externos.

No exercício findo em 31/12/2024, a variação ocorrida dos Gastos com Pessoal resulta do aumento das remunerações dos trabalhadores, num cenário de inflação controlada, bem como na efetivação da aplicação do novo modelo de progressão nas carreiras, e os consequentes encargos (seguros e segurança social) associados.

No exercício findo em 31/12/2025, a variação ocorrida dos Gastos com Pessoal resulta do aumento do número médio de trabalhadores, do aumento das remunerações dos trabalhadores, bem como na efetivação da aplicação do novo modelo de progressão nas carreiras, e os consequentes encargos (seguros e segurança social) associados.

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

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, a repartição dos Outros Rendimentos e Ganhos, foi a seguinte:

<u>Outros rendimentos e ganhos:</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>
Rendimentos suplementares (I) (II)	4.021.766,16	4.769.578,98
Rendimentos e ganhos em inv. não financeiros	485.876,54	514.706,88
Outros rendimentos e ganhos (III) (IV)	677.151,43	739.421,57
	<u>5.184.794,13</u>	<u>6.023.707,43</u>

(I) No exercício de 2024, estão incluídos na rubrica os rendimentos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com a Câmara Municipal de Lisboa (CML), no valor de 3.781.085,49 euros, de acordo com o mencionado na nota 23.

(II) No exercício de 2025, estão incluídos na rubrica os rendimentos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com a Câmara Municipal de Lisboa (CML), no valor de 4.178.706,01 euros, de acordo com o mencionado na nota 23.

(III) No período findo em 31/12/2024, estão incluídos na rubrica os seguintes rendimentos: Subsídio do FEDER (Lisboa 2020), no valor de 136.832,76 euros, Subsídio do PORLisboa (QREN), no valor de 48.272,64 euros, Subsídio do Turismo de Portugal, no valor de 394.270,32 euros, e proveitos resultantes de correções de períodos anteriores, no valor de 33.056, euros.

(IV) No período findo em 31/12/2025, estão incluídos na rubrica os seguintes rendimentos: Subsídio do FEDER (Lisboa 2020), no valor de 136.832,76 euros, Subsídio do PORLisboa (QREN), no valor de 48.272,64 euros, Subsídio do Turismo de Portugal, no valor de 394.270,32 euros, e proveitos resultantes de correções de períodos anteriores, no valor de 38.374,24 euros.

OUTROS GASTOS E PERDAS

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, a repartição dos Outros Gastos e Perdas, foi a seguinte:

<u>Outros gastos e perdas:</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>
Impostos	33.993,51	46.470,72
Gastos e perdas em inv. não financeiros	2.040,00	-
Outros gastos e perdas (V) (VI)	3.886.364,05	5.008.049,78
	<u>3.922.397,56</u>	<u>5.054.520,50</u>

(V) No período findo em 31/12/2024, estão incluídos na rubrica os gastos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com a Câmara Municipal de Lisboa (CML), no valor de 3.781.085,49 euros, de acordo com o mencionado na nota 23.

(VI) No período findo em 31/12/2025, estão incluídos na rubrica os gastos derivados dos Contratos de Mandato celebrados com a Câmara Municipal de Lisboa (CML), no valor de , euros, de acordo com o mencionado na Nota 23. Adicionalmente, também foi reconhecido o gasto com a garantia prestada à SCML, relativa à "nova" da Sede da Emel, no valor de 533.520,00 euros, na sequência do acordo para a resolução do contrato de arrendamento, para melhor detalhe ver a Nota 25.

NOTA 22. GASTOS/REVERSÕES DE DEPRECIACÃO E DE AMORTIZACÃO

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, os movimentos ocorridos nas rubricas de Gastos com Depreciações e Amortizações, foram os seguintes:

	31/12/2024			31/12/2025		
	Gastos	Reversões	Total	Gastos	Reversões	Total
Propriedades de investimento	51.010,38	-	51.010,38	51.010,38	-	51.010,38
Ativos fixos tangíveis	5.796.232,58	-	5.796.232,58	5.518.328,25	-	5.518.328,25
Ativos intangíveis	366.184,50		366.184,50	298.400,33		298.400,33
	6.213.427,46	-	6.213.427,46	5.867.738,96	-	5.867.738,96

NOTA 23. PARTES RELACIONADAS

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, as transações e saldos entre a Emel e empresa relacionadas, são apresentados no quadro seguinte:

<u>Transações:</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>
Serviços adquiridos	495.110,00	-
Serviços faturados (I) (II)	3.781.085,49	4.178.706,01

<u>Saldos:</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>
Contas a receber (III)	58.873,09	692.284,52
Contas a pagar (IV) (V)	621.536,60	4.876.754,80
Acréscimo de gastos	62.879,13	-
Outros Devedores e Credores (Contraordenações) (VI)	12.478.172,44	-

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

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

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

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

(IV) No final de 31/12/2024, o saldo constante nas Contas a Pagar, o valor de 621.536,6 euros, é essencialmente referente à estimativa da dívida do Fee de Gestão (CML) respeitante ao exercício de 2024.

(V) No final de 31/12/2025, o saldo constante nas Contas a Pagar, o valor de 4.876.754,8 euros, é maioritariamente composto pelo valor das contraordenações devidas à CML, do período 2019 a 2023, no valor de 4.827.790,86 euros.

(VI) Em 2025, o montante registado em Outros Devedores e Credores (Contraordenações), de 12.478.172,44 euros, foi regularizado pelo Município, por contrapartida da dação em pagamento do Ativo em Curso do Funicular da Graça (Percurso da Graça), pelo valor de mercado de 7.650.381,58, de acordo com a Proposta n.º 18/2025 de 22 de janeiro de 2025. O saldo remanescente, no valor de 4.872.790,86 euros, acresceu as Contas a Pagar conforme o melhor descrito no ponto anterior.

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 31/12/2024 e em 31/12/2025, foi o seguinte:

	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>
Imposto corrente	509.908,65	63.830,86
Imposto diferido	-	-
Imposto sobre rendimento do exercício	509.908,65	63.830,86

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, a reconciliação entre a taxa de Imposto sobre o Rendimento e a taxa efetiva de imposto, foi a seguinte:

Imposto sobre Rendimento:	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>
Resultado Antes de Impostos	2.068.915,69	181.436,85
Taxa de imposto	21%	20%
Imposto expetável	434.642,39	36.240,89
Efeito fiscal gerado por:		
Valores a acrescer	10.354,20	35.616,33
Valores a deduzir	(9.435,97)	(28.693,58)
Tributação autónoma	26.013,61	17.429,95
Derrama estadual	17.222,95	-
Derrama municipal	31.111,47	3.237,27
Imposto sobre rendimento do exercício	509.908,65	63.830,86
Taxa efetiva de Imposto	25%	35%

Sobre Impostos Diferidos, ver Nota 8 do presente Anexo.

NOTA 25. GARANTIAS PRESTADAS

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, as Garantias Prestadas pela Empresa, foram as seguintes:

<u>Garantias:</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</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)	830.723,79	930.723,79
Autoridade Tributária (V)	550.000,00	550.000,00
Santa Casa da Misericórdia de Lisboa (VI)	549.180,00	15.660,00
Mobi.E (VII)	6.535,73	6.535,73
IJMC Group (VIII)	8.500,00	8.500,00
	<u>4.519.443,52</u>	<u>4.094.423,52</u>

(I) A Emel, a pedido do Turismo de Portugal, prestou uma garantia bancária para fazer face ao eventual incumprimento do reembolso do empréstimo bancário concedido de 2.500.000,00 euros. Até ao período findo em 31/12/2025, o Turismo de Portugal apenas tinha transferido para a Empresa 1.250.000,00 euros, para melhor detalhe consultar a Nota 16.

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

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

(IV) Garantia prestada ao abrigo do contrato de arrendamento das instalações da GIRA (sistema de bicicletas públicas partilhadas de Lisboa).

Em 2025, foi efetuado um reforço da garantia para as novas instalações da Fiscalização e Serviços de apoio, no valor de 900.000,00 euros.

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

(VI) Em 2025, e na sequência de um acordo para a resolução do contrato de arrendamento, a garantia prestada à SCML, relativa à "nova" Sede da Emel, no valor de 533.520,00 euros, foi desreconhecida por contrapartida da rubrica de Outros Gastos. A garantia remanescente, no valor de 15.660,00 euros, refere-se às instalações da Rua de Sto António à Estrela.

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

(VIII) Garantia prestada na sequência do contrato de arrendamento, a 5 anos, das novas instalações da Manutenção da Emel, à IJMC Group.

NOTA 26. SUBSÍDIOS E OUTROS APOIOS

Durante os períodos findos em 31/12/2024 e em 31/12/2025, o movimento ocorrido na quantia escriturada dos Subsídios ao Investimento e à Exploração, foi o seguinte:

31/12/2024						
	Saldo em 01/01/2024	Recebidos	Imputação a Resultados	Correções e Transf.	Reembolso	Saldo em 31/12/2024
Subsídios ao Investimento						
FEDER - Lisboa 2020 (I)	501.720,10	-	136.832,76	-	-	364.887,34
Turismo Portugal (II)	1.786.507,92	-	394.270,32	-	-	1.392.237,60
POR Lisboa (III)	1.516.567,30	-	48.272,64	-	-	1.468.294,66
	3.804.795,32	-	579.375,72	-	-	3.225.419,60
Subsídios à Exploração						
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
Total	3.804.795,32	-	579.375,72	-	-	3.225.419,60
31/12/2025						
	Saldo em 01/01/2025	Recebidos	Imputação a Resultados	Correções e Transf.	Reembolso	Saldo em 31/12/2025
Subsídios ao Investimento						
FEDER - Lisboa 2020 (I)	364.887,34	-	136.832,76	-	-	228.054,58
Turismo Portugal (II)	1.392.237,60	-	394.270,32	-	-	997.967,28
POR Lisboa (III)	1.468.294,66	-	48.272,64	-	-	1.420.022,02
	3.225.419,60	-	579.375,72	-	-	2.646.043,88
Subsídios à Exploração						
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
Total	3.225.419,60	-	579.375,72	-	-	2.646.043,88

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

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

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

NOTA 27. ACONTECIMENTOS APÓS A DATA DO BALANÇO

Na presente data, o Conselho de Administração, não tem conhecimento de quaisquer fatos ou acontecimentos posteriores a 31 de Dezembro de 2025, 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 2025 foram aprovadas pelo Conselho de Administração em 23 de Março de 2026, sendo posteriormente remetidas ao Município de Lisboa para aprovação.

O CONTABILISTA CERTIFICADO

Nuno Cotrim Barão

A ADMINISTRAÇÃO

Carlos Silva
(Presidente do Conselho de Administração)

Pedro Sales
(Vogal do Conselho de Administração)

Ana Rodrigues
(Vogal do Conselho de Administração)



RELATÓRIO
E CONTAS
2025

MARÇO 2026

