

MUNICIPAL

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA



3.º SUPLEMENTO AO BOLETIM MUNICIPAL N.º 1679

SUMÁRIO

RESOLUÇÕES DOS ÓRGÃOS DO MUNICÍPIO

CÂMARA MUNICIPAL

Deliberações (Reunião Extraordinária de Câmara realizada em 15 de abril de 2026):

- **Voto de Pesar n.º 34/2026 - Subscrito pelo Sr. Presidente, pelos Vereadores do PPD/PSD, da IL, do CDS/PP, pelos Vereadores Independentes do PPD/PSD, pela Vereadora Independente e pelos Vereadores do PS** - Aprovou o Voto de Pesar pelo falecimento de Maria Emília Brederode Santos, nos termos do voto
pág. 580 (22)

- **Voto de Pesar n.º 35/2026 - Subscrito pelo Sr. Presidente, pelos Vereadores do PPD/PSD, da IL, do CDS/PP, pelos Vereadores Independentes do PPD/PSD, pela Vereadora Independente e pelos Vereadores do PS** - Aprovou o Voto de Pesar pelo falecimento de Diogo Ramada Curto, nos termos do voto
pág. 580 (23)

- **Proposta n.º 162/2026 - Subscrita pelo Sr. Vice-presidente Gonçalo Reis** - Apreciou o Relatório do Conselho de Administração e as Contas relativas ao exercício de 2025 da CARRIS

- Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E. M., S. A., a proposta de aplicação de resultados e o Parecer do Fiscal Único, bem como mandatu o representante do Município de Lisboa na Assembleia Geral para os aprovar, nos termos da proposta
pág. 580 (23)

- **Proposta n.º 163/2026 - Subscrita pelo Sr. Vice-presidente Gonçalo Reis** - Apreciou o Relatório do Conselho de Administração e as Contas relativas ao exercício de 2025 da EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E. M., S. A., a proposta de aplicação de resultados e o Parecer do Fiscal Único, bem como mandatu o representante do Município de Lisboa na Assembleia Geral para os aprovar, nos termos da proposta
pág. 580 (170)

- **Proposta n.º 167/2026 - Subscrita pelo Sr. Vice-presidente Gonçalo Reis** - Aprovou e submeteu à Assembleia Municipal o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras e Orçamentais de 2025, bem como a proposta de aplicação de resultados e o Parecer do Fiscal Único, nos termos da proposta
pág. 580 (364)

RESOLUÇÕES DOS ÓRGÃOS DO MUNICÍPIO

CÂMARA MUNICIPAL

Deliberações

Reunião Extraordinária de Câmara realizada em 15 de abril de 2026

A Câmara Municipal de Lisboa, reunida no dia 15 de abril de 2026, deliberou aprovar os seguintes Votos de Pesar e as seguintes Propostas, que lhe foram presentes e que tomaram a forma de Deliberações, como se seguem:

- *Voto de Pesar n.º 34/CM/2026* - Subscrito pelo Sr. Presidente, pelos Vereadores do PPD/PSD, do CDS/PP, pelos Vereadores Independentes do PPD/PSD, pela Vereadora Independente e pelos Vereadores do PS:

Maria Emília Brederode Santos

Maria Emília Brederode Rodrigues dos Santos nasceu a 21 de março de 1942, em Lisboa, no bairro de Campo de Ourique. Faleceu no passado dia 11 de abril, aos 84 anos.

Pedagoga, educadora e professora universitária, era licenciada em Ciências da Educação pelo Institut de Psychologie et des Sciences de l'Education da Universidade de Genebra, onde lecionou. Mestre em Análise Social da Educação pela Boston University (E.U.A.), onde também lecionou.

Paralelamente ao seu percurso académico, teve uma intervenção cívica particularmente relevante, dedicando-se à promoção da cidadania, da participação democrática e dos direitos humanos. Foi uma voz ativa na defesa de uma sociedade mais justa e esclarecida, participando em iniciativas e projetos que incentivaram o envolvimento cívico e a educação para a cidadania.

O seu trabalho nesta área refletiu um compromisso profundo com os valores da liberdade, da igualdade e da responsabilidade social, influenciando gerações de cidadãos e contribuindo para o fortalecimento da consciência cívica em Portugal.

Era membro do Conselho Nacional de Educação desde 1996 e sua presidente entre 2017 e 2022. Segundo esta entidade, «promoveu a reflexão sobre temas como a centralidade dos saberes culturais e artísticos, o lugar do currículo na construção do sentido da escola, a formação integral dos alunos e a importância de uma educação que ultrapasse visões estritamente instrumentais. Defendeu uma escola que forme cidadãos críticos, culturalmente informados e capazes de compreender e intervir no mundo de forma esclarecida e responsável.».

Foi também membro do Conselho de Opinião da RTP, da Comissão de Honra do Plano Nacional de Leitura, do Conselho Consultivo da Educação Financeira e do Conselho Geral do Instituto Politécnico de Setúbal,

além de membro de muitas associações e grupos formais e informais como «Inquietações Pedagógicas», «Grupo Informal de Educação para a Literacia Mediática», «Associação Portuguesa de Intervenção Artística e Educação pela Arte», que presidiu entre 2006 e 2008, entre outros.

Foi presidente da Comissão de Avaliação da Escola Superior de Educação pela Arte em 1981-1982 e presidente do Grupo Interministerial para o Ensino Artístico, em 1996.

Desempenhou funções enquanto presidente do Instituto de Inovação Educacional do Ministério da Educação de 1997 a 2002, tendo estudado os processos de introdução, sustentabilidade e expansão das inovações. Foi coordenadora e coautora da proposta de currículo de Educação para a Cidadania para a Educação Básica e Secundária (2010-2011). Antes e nessa área foi representante do Ministério da Educação na Comissão Nacional para a Educação em matéria de Direitos Humanos (Comissão Nacional para a Celebração do 50.º Aniversário da Declaração Universal dos Direitos do Homem e da Década das Nações Unidas para a Educação dos Direitos Humanos) de 1998 a 2004.

Foi diretora pedagógica das quatro séries do programa televisivo e da revista «Rua Sésamo» (na RTP de 1987 a 1997). Enquanto assessora do diretor de programas da RTP 2 e do departamento de programas infantis e juvenis da RTP concebeu, produziu e foi responsável ou coautora de vários programas televisivos educativos como o «Jardim da Celeste», «Alhos e Bugalhos» ou «Poemas Pintados».

Ainda antes, no Ministério da Educação fora coautora e responsável pelo programa televisivo e radiofónico «Falar Educação» e «Cá fora também se Aprende».

Autora dos livros «Aprender com a TV», de 1991 (versão inglesa «Learning with TV», N.Y., CTW, 1992), «Avaliação da Escola Superior de Educação pela Arte», IIE/ME (1994), «Os Aprendizes de Pigmaleão», IED (1985 e 1991), sobre formação de professores.

Coordenou a publicação da «Constituição da República Portuguesa trocada por [para] miúdos» (Ed. Assembleia da República, 2001).

Colaborou na criação do *blog* «Inquietações Pedagógicas», na coordenação da página semanal com o mesmo nome no jornal A Capital e na página mensal no Jornal de Letras. Codirigiu durante dez anos uma página de educação no Diário de Notícias.

Recebeu o Prémio da Boston University's General Alumni Association (1994) e o Prémio Rui Grácio da Sociedade Portuguesa de Ciências da Educação (1992).

Foi condecorada pelo Presidente da República com a Ordem da Instrução Pública - grau de Grande Oficial, em 2004.

A cidade de Lisboa e o país perdem uma referência maior das Ciências da Educação e da Pedagogia, o desaparecimento de **Maria Emília Brederode Santos** representa uma perda

significativa para o país, em particular para a comunidade educativa e para todos os que defendem uma cidadania ativa e participativa.

Assim, a Câmara Municipal de Lisboa, reunida na sessão extraordinária de 15 de abril de 2026, delibera manifestar profundo pesar pelo falecimento de Maria Emília Brederode Santos, bem como expressar à família e amigos as mais sentidas condolências.

[Aprovado por maioria, com 14 votos a favor (1 PPD/PSD, 2 IL, 2 CDS-PP, 3 Ind. PPD/PSD, 1 Ind., 2 PS, 1 PCP, 1 L e 1 BE) e 1 abstenção (CH).]

- *Voto de Pesar n.º 35/CM/2026* - Subscrito pelo Sr. Presidente, pelos Vereadores do PPD/PSD, do CDS/PP, pelos Vereadores Independentes do PPD/PSD, pela Vereadora Independente e pelos Vereadores do PS:

Diogo Ramada Curto

Diogo Sasseti Ramada Curto nasceu em Lisboa, a 22 de abril de 1959. Faleceu no passado dia 11 de abril, aos 66 anos.

Historiador, cientista social, professor catedrático e diretor da Biblioteca Nacional de Portugal (BNP).

Licenciado em História pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, onde se doutorou em Sociologia Histórica e onde era professor catedrático e investigador do Instituto Português de Relações Internacionais (IPRI) do Departamento de Estudos Políticos.

Dedicava-se a áreas de investigação tais como os Estudos sobre a Globalização, História Global e História dos Impérios, História das Ideias Políticas, da Escravatura ao Trabalho Forçado, Sociologia Histórica do Livro e da Leitura.

Foi professor visitante na Universitat Autònoma de Barcelona, na Universidade de São Paulo e nas universidades norte-americanas de Brown e Yale. Passou pela École des Hautes Études en Sciences Sociales de Paris e foi titular da Cátedra Vasco da Gama em História da Expansão Europeia, no Instituto Universitário Europeu de Florença.

Empenhado na valorização do arquivo e da biblioteca, o seu leque de áreas de interesse e de intervenção era particularmente amplo, dos estudos literários à antropologia, com enfoque na sociologia, história e estudos políticos.

Foi considerado um historiador inovador, também inconformista e especialmente crítico perante visões mais tradicionais da História de Portugal, sobretudo pelo culto dedicado ao ensaísmo, cujos resultados eram reveladores de uma erudição e conhecimentos arquivísticos e bibliográficos vastos, com abordagens interdisciplinares de diferentes áreas das ciências sociais e humanas.

Foi, ainda, um dos dinamizadores de iniciativas editoriais muito relevantes para as ciências sociais e humanas, nomeadamente «Memória e Sociedade», na Editora Difel, e «História e Sociedade», nas Edições 70.

Autor de mais de uma dezena de obras, em grande medida sobre temas ligados ao colonialismo e ao imperialismo, foi-lhe atribuído o Prémio P. E. N., na categoria de ensaio em 2013, com o livro «Para que serve a história?», editado pela Tinta da China.

Exerceu funções enquanto diretor-geral da Biblioteca Nacional de Portugal entre abril de 2024 e abril de 2026, deixando um legado amplamente reconhecido. Criou nesta instituição a Sala Azul, espaço pensado para leitores e investigadores. Através da sua orientação académica e da promoção de seminários de leitura e discussão bibliográfica, contribuiu para a formação de várias gerações de estudantes.

A historiografia, as ciências sociais e humanas, a academia, e a cultural em geral, ficam mais pobres com o seu desaparecimento físico, perpetuando-se para as gerações atuais e futuras o seu legado incontornável.

Assim, a Câmara Municipal de Lisboa, reunida na sessão extraordinária de 15 de abril de 2026, delibera manifestar profundo pesar pelo falecimento de Diogo Ramada Curto, bem como expressar à família e amigos as mais sentidas condolências.

(Aprovado por unanimidade.)

- *Deliberação n.º 162/CM/2026* (Proposta n.º 162/2026)
- Subscrita pelo Sr. Vice-presidente Gonçalo Reis:

Apreciação do Relatório e Contas de 2025 da CARRIS - Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E. M., S. A.

Pelouros: Mobilidade e Finanças.

Serviços: Direção Municipal da Mobilidade e Direção Municipal de Finanças.

Considerando que:

1 - As empresas do sector empresarial local regem-se pela Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, que aprova o Regime Jurídico da Atividade Empresarial Local e das Participações Locais (RJAEPL), pela Lei Comercial, pelos respetivos Estatutos e, subsidiariamente, pelo regime do Setor Empresarial do Estado, sem prejuízo das normas imperativas neste previstas, de acordo com o disposto no artigo 21.º daquela Lei;

2 - O n.º 1 do artigo 40.º do RJAEPL, determina que «As empresas devem apresentar resultados anuais equilibrados» e, o n.º 2 do mesmo artigo, dispõe que «(...) no caso de o resultado líquido antes de impostos se apresentar negativo, é obrigatória a realização de uma transferência financeira a cargo dos sócios, na proporção da respetiva participação social, com vista a equilibrar os resultados do Exercício em causa»;

3 - O n.º 3 do mesmo artigo estipula que «Os sócios de direito público preveem nos seus orçamentos anuais o montante previsional necessário à cobertura dos resultados líquidos antes de impostos, na proporção da respetiva participação social». Por sua vez, o n.º 4 estabelece que

«No caso de o orçamento anual do ano em causa não conter verba suficiente para a cobertura dos prejuízos (...), os sócios de direito público deverão proceder a uma alteração ou revisão do mesmo, por forma a contemplar o montante necessário, e proceder à sua transferência no mês seguinte à apreciação das contas da empresa local (...).»;

4 - Para efeitos do limite legal de endividamento, a dívida total do município inclui a das empresas locais, na proporção da respetiva participação no capital social, nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 54.º da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro [Regime Financeiro das Autarquias Locais e das Entidades Intermunicipais (RJAELPL)], sempre que se verifique o incumprimento das regras de equilíbrio de contas previstas no artigo 46.º do RJAELPL;

5 - A Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E. M., S. A., doravante designada por CARRIS, é uma pessoa coletiva de direito privado, sob a forma de sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, de responsabilidade limitada, com natureza municipal, que goza de personalidade jurídica e é dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, e cujo capital social é integralmente detido pelo Município de Lisboa;

6 - A CARRIS é uma empresa local que tem como objeto social a exploração, em regime de concessão, do serviço público de transporte coletivo de passageiros à superfície de âmbito municipal, com incidência maioritária na cidade de Lisboa;

7 - A CARRIS apresenta um Resultado Antes de Impostos (RAI) positivo, não se encontrando por isso, sujeita ao disposto no n.º 2 do artigo 40.º do RJAELPL;

8 - A CARRIS, em 31 de dezembro de 2025, apresenta um valor de capitais próprios positivo, igual ou superior a 50% do Capital Social, conforme evidenciado no Balanço de 2025, encontrando-se, assim, em situação de equilíbrio nos termos do artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais;

9 - A Certificação Legal de Contas, emitida pela BDO & Associados - SROC, Ltd.ª, não contém reservas, sendo exarada a seguinte opinião: (...) *as demonstrações financeiras (...) apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos matérias, a posição financeira da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E. M., S. A., em 31 de dezembro de 2025 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.*;

10 - Na mesma Certificação Legal de Contas, são ainda mencionadas as seguintes ênfases, não modificativas da opinião:

i. - *Derrogação da aplicação da IFRIC 12, com divulgação da nota 2.2;*

ii. - *Revisão do contrato de concessão de serviço público segundo informação providenciada pela Direção Municipal de Mobilidade da Câmara Municipal de Lisboa;*

iii. - *Acidente do Ascensor da Glória, relativamente ao qual o Conselho de Administração entende estarem as responsabilidades cobertas pelos seguros existentes, não sendo previsíveis responsabilidades materiais não acauteladas nas demonstrações financeiras.*

11 - O Conselho emitiu parecer favorável, nos seguintes termos:

«O Conselho Fiscal tomou conhecimento e concordou, com a certificação Legal de Contas e Relatório de Auditoria emitidos pelo Revisor Oficial de Contas, nos quais é expressa opinião de que as demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materialmente relevantes, a posição financeira da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E. M., S. A., em 31 de dezembro de 2025, bem como o respetivo desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao exercício findo naquela data, de acordo como o Sistema de Normalização Contabilística.»

«O Conselho Fiscal tomou igualmente conhecimento das matérias objeto de ênfase constantes dos referidos relatórios, não tendo sido emitida qualquer modificação à opinião dos mesmos»

«Nestes termos, o Conselho Fiscal considera que o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras do exercício de 2025 refletem adequadamente a situação económica e financeira da Sociedade e são suscetíveis de aprovação pela Assembleia Geral.»

Assim, **tenho a honra de propor que a Câmara Municipal delibere**, ao abrigo das disposições conjugadas do n.º 2 do artigo 25.º e do n.º 2 do artigo 26.º, bem como da alínea d) do n.º 1 do artigo 42.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, do n.º 1 do artigo 62.º, aplicável por força do artigo 4.º, ambos do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, das alíneas oo) e ccc) do n.º 1 do artigo 33.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro (Regime Jurídico das Autarquias Locais), dos artigos 65.º e 66.º do Código das Sociedades Comerciais; e, ainda, das alíneas a) e b) do artigo 25.º dos Estatutos da CARRIS:

1 - Apreciar favoravelmente o Relatório de Gestão e as Contas do exercício de 2025 da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E. M., S. A, incluindo os seguintes documentos, que se anexam e fazem parte integrante da presente proposta:

- a) Relatório de Gestão do Conselho de Administração;
- b) Demonstrações Financeiras;
- c) Certificação Legal das Contas, com ênfases e sem reservas;
- d) Parecer do Conselho Fiscal;
- e) Proposta de aplicação de resultados (pág. 76 do Relatório de Contas).

2 - Mandatar o Senhor Vice-presidente Gonçalo Reis - representante do Município de Lisboa na Assembleia Geral da CARRIS - para votar favoravelmente os referidos documentos, nos termos da presente proposta.

[Aprovada por maioria, com 10 votos a favor (1 PPD/PSD, 2 IL, 2 CDS-PP, 3 Ind. PPD/PSD, 1 Ind. e 1 CH), 2 votos contra (1 PCP e 1 BE) e 5 abstenções (4 PS e 1 L).]

—
RELATÓRIO
E CONTAS
2025
—



Relatório e Contas



[Handwritten signatures and initials in blue ink]

Índice

MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	
1. APRESENTAÇÃO DA EMPRESA E SUAS PARTICIPADAS	
1.1. SÍNTESE HISTÓRICA.....	
1.2. UNIVERSO DE EMPRESAS CARRIS	
2. PRINCIPAIS INDICADORES.....	
3. ANO 2025 EM REVISTA	
4. ATIVIDADE.....	
4.1. EXPLORAÇÃO OPERACIONAL	
4.2. QUALIDADE DO SERVIÇO	
4.3. ATIVIDADE COMERCIAL.....	
4.4. SEGURANÇA DE EXPLORAÇÃO	
4.5. FROTA DE SERVIÇO PÚBLICO.....	
4.6. INFRAESTRUTURAS DE TRACÇÃO ELÉTRICA	
4.7. NOVOS PROJETOS ESTRUTURANTES	
4.8. MUSEU DA CARRIS	
5. RECURSOS HUMANOS	
5.1. EVOLUÇÃO DO EFETIVO.....	
5.2. POLÍTICA SALARIAL.....	
5.3. FORMAÇÃO	
5.4. INDICADORES DE PRESTAÇÃO DO TRABALHO	
6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA	
6.1. CONJUNTURA ECONÓMICA 2025 E CENÁRIO 2026-2028.....	
6.2. ANÁLISE DE RESULTADOS DA EMPRESA.....	
6.3. ESTRUTURA PATRIMONIAL	
6.4. INVESTIMENTO REALIZADO	
6.5. FLUXOS FINANCEIROS	
6.6. PRAZO MÉDIO DE PAGAMENTOS	
7. GOVERNO SOCIETÁRIO	
8. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS	
DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS E ANEXO	
1. IDENTIFICAÇÃO DA ENTIDADE	
2. REFERENCIAL CONTABILÍSTICO DE PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	
2.1 BASE DE PREPARAÇÃO	
2.2 DERROGAÇÃO DAS DISPOSIÇÕES DO SNC	
2.3 COMPARABILIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	

Relatório e Contas



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.

3. ADOÇÃO PELA PRIMEIRA VEZ DAS CONTABILÍSTICAS DE RELATO FINANCEIRO – DIVULGAÇÃO TRANSITÓRIA.....
4. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS
- 4.1 BASES DE APRESENTAÇÃO
- 4.2 POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS RELEVANTES
- 4.3 JUÍZOS DE VALOR CRÍTICOS E PRINCIPAIS FONTES DE INCERTEZA ASSOCIADAS A ESTIMATIVAS.....
5. CAIXA E SEUS EQUIVALENTES
6. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS
7. LOCAÇÕES.....
8. ATIVOS INTANGÍVEIS.....
9. PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS – MÉTODO DE EQUIVALÊNCIA PATRIMONIAL
10. IMPOSTOS SOBRE RENDIMENTO
11. OUTROS INVESTIMENTOS FINANCEIROS
12. INVENTÁRIOS
13. CLIENTES E OUTROS CRÉDITOS A RECEBER
14. INSTRUMENTOS DE CAPITAL PRÓPRIO
15. PROVISÕES E PASSIVOS CONTINGENTES.....
16. FORNECEDORES E OUTRAS CONTAS A PAGAR
17. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS
18. DIFERIMENTOS PASSIVOS
19. BENEFÍCIOS PÓS-EMPREGO.....
20. RÉDITO
21. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS
22. GASTOS COM O PESSOAL
23. GASTOS/REVERSÕES DE DEPRECIÇÃO E AMORTIZAÇÃO
24. OUTROS RENDIMENTOS.....
25. OUTROS GASTOS.....
26. JUROS E OUTROS RENDIMENTOS E GASTOS SIMILARES
27. PARTES RELACIONADAS
28. SUBSÍDIOS E OUTROS APOIOS DE ENTIDADES PÚBLICAS
29. DIVULGAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS.....

Relatório e Contas



[Handwritten signatures and initials in blue ink]

- 30. GARANTIAS
- 31. OUTROS ASSUNTOS
- 32. ACONTECIMENTOS APÓS A DATA DO BALANÇO
- 33. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Índice de Gráficos

- Gráfico 1 – Estrutura da Procura/Modo
- Gráfico 2 – Receitas Acumuladas 2025.....
- Gráfico 3 – Principais motivos de reclamações de serviço
- Gráfico 4 – Chamadas no Centro de Atendimento ao Cliente.....
- Gráfico 5 – Vendas por rede de vendas
- Gráfico 6 – Distribuição da quota de clientes de tarifa de bordo por modo de pagamento
- Gráfico 7 - Número de Acidentes de Trabalho por Áreas Funcionais.....
- Gráfico 8 – Tipologia dos Acidentes de Trabalho.....
- Gráfico 9 – Evolução Investimento (10³€).....

Índice de Tabelas

- Tabela 1 – Rede de serviço público em 31 de dezembro de 2025
- Tabela 2 – Indicadores da Oferta.....
- Tabela 3 – Velocidade Média de Exploração (Km/h).....
- Tabela 4 – Ocorrências
- Tabela 5 – Taxa de ocupação.....
- Tabela 6 – Sinistralidade - Acidentes de Exploração
- Tabela 7 – Sinistralidade – Taxa de Acidentes de Exploração
- Tabela 8 – Taxa de Cumprimento.....
- Tabela 9 – Passageiros – Validações.....
- Tabela 10 – Receita (sem IVA) por Título de Transporte
- Tabela 11 – Composição da Rede de Vendas
- Tabela 12 – Frota de Serviço Público
- Tabela 13 – Reparações de Carroçaria.....

Relatório e Contas



ham
[Signature] *[Signature]* *[Signature]* *R.*

Tabela 14 – Custos de Manutenção da Frota de Autocarros

Tabela 15 – Custos de Manutenção do Modo Elétrico

Tabela 16 – Apoio Psicossocial.....

Tabela 17 – Efetivo CARRIS a 31 de dezembro.....

Tabela 18 – Formação.....

Tabela 19 – Absentismo em sentido lato

Tabela 20 – Absentismo detalhado

Tabela 21 – Trabalho suplementar

Tabela 22 – Número de consultas realizadas, por tipo.....

Tabela 23 – Demonstração de Resultados (10³€).....

Tabela 24 – Variação do Património (10³€).....

Tabela 25 – Investimentos (10³€).....

Tabela 26 – Demonstração dos Fluxos de Caixa (10³€)

Tabela 27 – Prazo Médio de Pagamentos Trimestral.....

Relatório e Contas



MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

O presente Relatório e Contas respeita ao exercício de 2025, último ano do mandato do anterior Conselho de Administração (CA) da Companhia Carris de Ferro de Lisboa - CARRIS.

O CA em funções desde 1 de janeiro de 2026 assume, neste enquadramento, a responsabilidade pela formalização do fecho do exercício, pela validação da execução do Plano e Orçamento de 2025 e pela apreciação institucional do desempenho económico, operacional e estratégico da Companhia.

Este relatório constitui, assim, um momento de transição responsável e transparente, assegurando continuidade na gestão e uma leitura rigorosa do ponto de situação da CARRIS no final do exercício, identificando simultaneamente os desafios estruturais e operacionais que se projetam no novo ciclo de gestão.

O ano de 2025 ficou profundamente marcado pelo trágico acidente do Elevador da Glória — um acontecimento de enorme gravidade humana e institucional, que representou um dos momentos mais exigentes da história recente da Empresa.

Perante esta circunstância excecional, a CARRIS mobilizou toda a sua estrutura técnica, operacional e de apoio, garantindo a articulação permanente com as autoridades competentes e assegurando resposta às vítimas e às suas famílias.

Expressamos as mais sentidas condolências aos familiares e amigos das vítimas e reafirmamos o compromisso inequívoco com o apuramento integral dos factos, com a total transparência institucional e com o reforço contínuo dos padrões de segurança, manutenção e supervisão técnica que sustentam a confiança no serviço público prestado.

Também merece particular destaque e referência o guarda-freio André Marques, que se encontrava em serviço na cabine no momento do acidente e cujo empenho exemplificou o sentido de dever e dedicação que caracteriza os profissionais da CARRIS. A sua perda constitui não apenas uma dolorosa ausência para a sua família, amigos e colegas, mas também um motivo de profunda reflexão para a Companhia sobre as exigências operacionais, os sistemas de segurança e a obrigação permanente de proteger todos os trabalhadores que diariamente servem a cidade e os seus cidadãos.

As questões de segurança são absolutamente centrais para ação do mandato que se iniciou em 1 de janeiro de 2026, razão pela qual foram constituídas duas equipas de projeto multidisciplinares que enfatizam e concretizam este registo:

- 1) uma equipa de projeto prioritário para a reabertura dos equipamentos históricos e do funicular da Graça, que sob a coordenação da Direção de Manutenção do Modo Elétrico, tem ainda a presença da Autoridade de Segurança de Exploração e a Direção de Comunicação e Marca, e tem como objetivo agregar todos os trabalhos de avaliação, diagnóstico e correção dos vários processos que estão em curso, assim como planear e executar todas as ações necessárias para os processos de reabertura;
- 2) uma equipa de projeto prioritário “Carris mais Segura” que sob coordenação da Autoridade de Segurança de Exploração e com a participação da Direção de Capital Humano, da Direção de Segurança

Relatório e Contas



e Vigilância e da Direção de Comunicação e Marca, tem como missão desenvolver e executar um plano para a melhoria das condições de segurança de pessoas em todo o universo da CARRIS.

Esta metodologia de criação de equipas de projeto consideramos essencial para a prossecução dos objetivos de dar prioridade e foco ao que é absolutamente imprescindível concretizar no desenvolvimento da atividade.

O ano de 2025 é ainda marcado pela ocorrência extraordinária do dia 28 de abril, o designado “apagão”, momento atípico da nossa vida coletiva, em que se demonstrou a importância do sector dos transportes rodoviários e a capacidade de adaptação dos trabalhadores do sector em geral, e da CARRIS em particular, colocando-se ao dispor das populações para ajudar em momentos de elevada ansiedade, sacrificando as suas situações particulares para servir a cidade.

Todavia, e pese embora esta capacidade de adaptação a realidades inesperadas, a análise objetiva de múltiplas variáveis de atividade e indicadores, demonstra que a empresa ainda tem uma margem de progresso significativa para atingir o patamar de excelência operacional consentâneo com uma operação na cidade capital do país. Persistem margens significativas de melhoria na regularidade, previsibilidade e robustez da execução.

Acresce, a maior centralidade da mobilidade sustentável na Área Metropolitana de Lisboa, bem como o escrutínio público e mediático sobre o desempenho dos transportes públicos, reforçam a necessidade de evolução consistente e mensurável.

No que a passageiros transportados respeita, o ano de 2025 regista uma diminuição tendo transportado 131,8 milhões de passageiros, representando uma variação de -1,5% face a 2024. Tal facto deve-se a uma combinação de fatores, mas sublinhe-se o encerramento do elevador de Santa Justa e a suspensão de atividade dos restantes equipamentos históricos como factos centrais na diminuição registada.

Ainda assim, outros indicadores contribuem para a não mitigação da perda de passageiros, como a oferta programada, que se situou em cerca de 35,4 milhões de km comerciais, tendo sido realizada 93,9% da oferta prevista. Ainda, a taxa média de regularidade fixou-se em 83,45%, evidenciando melhoria face ao exercício anterior, mas abaixo da meta interna definida.

Apesar da consolidação da procura, os indicadores de fiabilidade e regularidade continuam a revelar fragilidades estruturais (frota, recursos humanos, etc.), com impacto direto na experiência do cliente e na perceção pública do serviço.

No que diz respeito a recursos humanos, o exercício de 2025 voltou a evidenciar a pressão estrutural sobre o quadro operacional. O número médio de motoristas ao serviço situou-se em 1.825, refletindo um saldo líquido de -5 trabalhadores face ao ano anterior, resultado de um esforço de recrutamento de 108 novas admissões que, ainda assim, foi condicionado por saídas, aposentações e elevada competitividade do mercado laboral, resultando um salto negativo do quadro de pessoal ao serviço.

A insuficiência estrutural de motoristas permaneceu como o principal fator explicativo de supressões de serviço e flutuações operacionais. Esta realidade não é exclusiva da CARRIS; trata-se de um fenómeno transversal ao setor do transporte público urbano, ainda assim, mitigado na área metropolitana de Lisboa desde há quatro anos a esta parte.

Relatório e Contas



O CA atual diagnosticou a necessidade premente de motoristas e desenvolveu de imediato na segunda semana de janeiro as diligências necessárias a agilizar a contratação de profissionais para que não falhem serviços por falta de mão de obra especializada, culminando na realização de uma campanha de recrutamento no início do mês de fevereiro. E os resultados preliminares são para já bastante animadores com cerca de dez mil inscritos para a função de motorista de serviço público na CARRIS. O processo de recrutamento só agora começa com centenas de entrevistas por semana, das quais esperamos ter resultados práticos dentro de alguns meses, particularmente, na melhoria da fiabilidade dos serviços.

Também a informação sobre a fiabilidade de serviços apresenta muitas carências uma vez que a organização dos dados, o seu tratamento e disponibilidade ao público apresenta problemas com dimensão estrutural. Por esta razão, os painéis de informação ao público e a aplicação para telemóvel nem sempre disponibilizam a informação correta.

Esta situação urge resolver, assim como a renovação do parque de painéis de informação no espaço público e a colocação de informação em tempo real nas paragens de autocarro. Este processo eminentemente tecnológico é crucial e bastante transformador da realidade e das perceções em torno da qualidade do serviço.

A frota apresenta níveis de imobilização que evidenciam a necessidade de continuação da renovação da frota (16,9%) e uma necessidade de orientação e otimização operacional que considere os vários Parques de Materiais e Oficinas (PMO) numa perspetiva de melhoria dos indicadores operacionais mesmo considerando a idade média existente que é de 12,53 anos.

Como todos os cálculos de médias, este indicador na CARRIS não permite perceber que a necessidade de renovação da frota de autocarros continua a ser um fator a considerar, dado que mais de 48,2% da frota tem mais de 15 anos e destes 21,9% da frota tem mais de 20 anos.

Nos últimos anos, pese embora a renovação concretizada, ainda não se atingiu a expressão necessária para a melhoria visível de indicadores porque, ou são viaturas pequenas (que não são transformadoras do número de passageiros transportados) ou porque os fornecimentos de viaturas contratados são demorados.

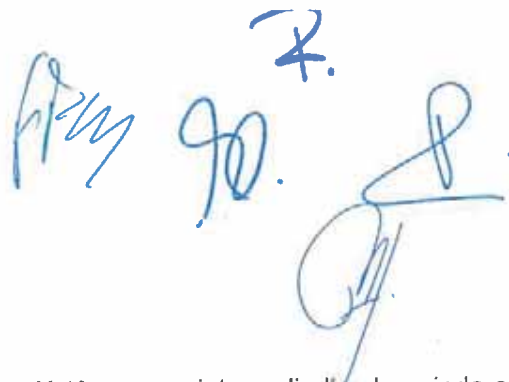
A CARRIS precisará de um influxo significativo de viaturas para melhorar a sua performance operacional e financeira, sendo determinante que este esforço esteja alinhado com as metas de descarbonização urbana e com as orientações estratégicas do Município de Lisboa.

Contudo, importa sublinhar que a transição energética implica exigências acrescidas ao nível da infraestrutura, manutenção especializada, formação técnica e robustez financeira.

Para tal, já constituímos a “Equipa de Projeto Prioritário para a Transformação da Frota e Energia”, multidisciplinar, que concretize um plano estratégico de renovação de frota que tenha em conta as variáveis a considerar alterar, incluindo as capacidades energéticas e de estacionamento instaladas nos PMO existentes e que alinhe esta transformação com as políticas públicas municipais.

Os projetos apresentados no exercício em apressa, a expansão do elétrico 15E até Santa Apolónia e a nova linha de elétrico 16E que ligará o Parque Papa Francisco a Santa Apolónia, continuarão nas prioridades do novo CA da Carris. As linhas ocidentais de transporte em sítio próprio, Algés – Colégio

Relatório e Contas



Militar em Metrobus e o troço Alcântara - Algés / Miraflores - já têm os projetos adjudicados ainda em março de 2026.

O estudo da nova rede Carris continua a avançar, procurando-se que revele, gradualmente, elementos importantes para uma adaptação da rede em conformidade com alterações futuras da mobilidade da cidade, como por exemplo, o início da operação da linha circular do metropolitano de Lisboa prevista para abril de 2027.

No plano financeiro, o exercício de 2025 apresentou:

- Rendimentos operacionais de aproximadamente 184 milhões de euros, com variação de +4,9% face a 2024;
- Gastos operacionais de 162,6 milhões de euros, refletindo pressão significativa em energia, manutenção e serviços externos;
- Resultado líquido de 0,65 milhões de euros, positivo, enquadrado pelo modelo de financiamento público do setor.

A gestão procurou equilibrar estabilidade financeira com manutenção da oferta e continuidade do investimento. Num setor estruturalmente dependente de financiamento público e sujeito a forte volatilidade de custos, a sustentabilidade económica exige rigor permanente na gestão e previsibilidade.

O transporte público urbano constitui um serviço essencial e estruturante. A CARRIS tem responsabilidade acrescida enquanto operador histórico e estratégico da cidade de Lisboa.

A avaliação rigorosa do passado é condição necessária para construir um futuro mais robusto. O novo Conselho de Administração assume o compromisso de transparência na divulgação de resultados, exigência interna na execução e ambição sustentada na melhoria contínua.

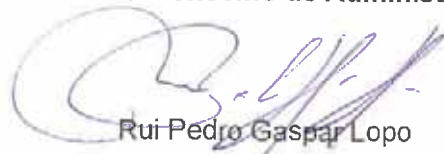
A CARRIS encerra 2025 com a necessidade de se projetar, mas com consciência clara de que o seu potencial ainda tem uma margem bastante significativa de progresso para o qual é preciso tempo, variável a ter em conta numa empresa com o peso histórico de mais de 150 anos de existência.

O próximo ciclo será orientado para o desempenho e para qualidade percebida, melhorando o serviço prestado com frota capaz e profissionais em número suficiente, acelerando a modernização tecnológica que permita uma informação ao público fiável, reforçando todas as práticas internas em torno das questões, da segurança das pessoas e dos bens, reavendo a confiança de todos.


Relatório e Contas



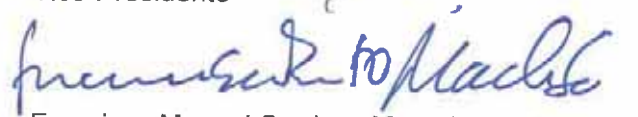
O Conselho de Administração



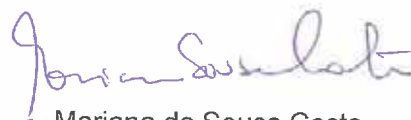
Rui Pedro Gaspar Lopo
Presidente



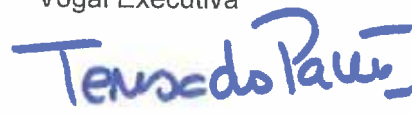
Ana Paula Domingos Carioca
Vice-Presidente



Francisco Manuel Cardoso Marta Pinto Machado
Vice-Presidente



Mariana de Sousa Costa
Vogal Executiva



Teresa do Passo
Vogal não Executiva

RELATÓRIO
E CONTAS

2025

CONSELHO
DE ADMINISTRAÇÃO

[Handwritten signature]
10
F. 4

Relatório e Contas



No período em análise, o Conselho de Administração da CARRIS manteve a sua composição inalterada, com quatro membros executivos e um não executivo, abaixo identificados:

- Dr. Pedro Gonçalo de Brito Aleixo Bogas, Presidente do Conselho de Administração
- Dr.ª Ana Cristina Pereira Coelho, Vice-Presidente do Conselho de Administração
- Eng.ª Maria de Albuquerque Rodrigues da Silva Lopes Duarte, Vice-Presidente do Conselho de Administração
- Dr.ª Ema Favila Vieira, Vogal do Conselho do Conselho de Administração.
- Arq. Fernando Pedro Peniche de Sousa Moutinho, Vogal não Executivo do conselho de Administração

Os membros do Conselho de Administração cessaram funções a 31.12.2025.

A nova Administração tomou posse a 1 de janeiro de 2026, e por este motivo o presente relatório será assinado pelos novos membros. No entanto, e tendo em consideração o tempo decorrido e as análises efetuadas, concretiza-se que existem metodologias a implementar e temas estratégicos, nomeadamente a renovação da frota, a segurança e a expansão da rede, a requalificação e a abertura dos elevadores, o incremento da qualidade de serviço e o foco no cliente, que devam refletir a realidade atual da CARRIS e que são prioridade na agenda da nova administração, em funções desde 1 de janeiro de 2026.

RELATÓRIO
E CONTAS

2025

01

APRESENTAÇÃO
DA EMPRESA
E DAS SUAS
PARTICIPADAS

Relatório e Contas



7.

1. APRESENTAÇÃO DA EMPRESA E SUAS PARTICIPADAS

1.1. Síntese histórica

A Companhia Carris de Ferro de Lisboa foi fundada em 18 de setembro de 1872, tendo iniciado a sua atividade com um sistema de transporte do tipo "americano" (carruagens sobre carris movidas a tração animal). A sua primeira linha foi inaugurada em 1873. Na década seguinte surgiu um novo tipo de veículo – ascensor – que veio facilitar os acessos nas zonas mais íngremes da cidade. O ascensor do Lavra foi o primeiro a ser inaugurado, em 1884, seguindo-se o da Glória, em 1885 e, por fim, o da Bica, em 1892. O elevador de Santa Justa apareceu apenas em 1902, acompanhando outras inovações no sistema de transportes da altura.

Em 1901, fruto da convergência de dezenas de anos de esforços e transformações notáveis, surgiu o primeiro carro elétrico cuja rede foi rapidamente estendida a toda a cidade.

Em 1944, a CARRIS inaugurou o serviço de transporte com o modo autocarro. A partir do final da década de 50, coincidindo com a inauguração e crescimento da rede do metropolitano, esta rede de autocarros foi aumentada, em detrimento da rede de elétricos.

O serviço público de transporte rodoviário de passageiros é, há 153 anos, prestado, na cidade de Lisboa, pela CARRIS, tendo atualmente por base a concessão regulada pelo Decreto-Lei nº 174/2014, de 5 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei nº 86-D/2016, de 30 de dezembro. Este diploma, que entrou em vigor em 1 de fevereiro de 2017, transferiu para o Município de Lisboa a posição contratual detida pelo Estado no contrato de concessão de serviço público de transporte coletivo de superfície de passageiros na cidade de Lisboa celebrado com a CARRIS. Determinou, ainda, a transmissão da totalidade das ações representativas do capital social da CARRIS, bem como da universalidade de direitos e obrigações de que esta é titular, incluindo as suas participações sociais noutras sociedades.

No seguimento das alterações verificadas, foi aprovada pela Assembleia Municipal de Lisboa, a 25 de maio de 2017, a 2.ª alteração ao Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Coletivo à Superfície de Passageiros, celebrado entre o Município de Lisboa e a CARRIS, obtendo, em 13 de setembro de 2018, o parecer positivo da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e, em 1 de outubro de 2018, o respetivo visto do Tribunal de Contas.

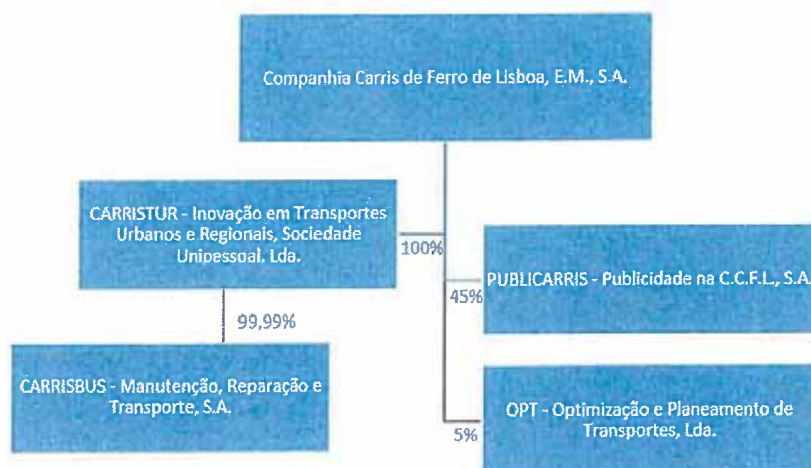
No final de 2025, a Empresa disponibilizava à cidade de Lisboa 102 carreiras de autocarros (7 da "rede da madrugada") e 6 carreiras de elétricos, 3 ascensores e 1 elevador com um total de 827 veículos.

Relatório e Contas



7.

1.2. Universo de Empresas CARRIS



O universo de empresas CARRIS é formado pela «Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.» e pelas suas participadas, conforme organograma acima apresentado.

A CARRIS detém a totalidade do capital da empresa «CARRISTUR - Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Sociedade Unipessoal, Lda.» («CARRISTUR»), empresa que desenvolve a sua atividade em duas principais áreas de negócio: o turismo e a formação. A CARRISTUR é o principal operador de circuitos turísticos em autocarros panorâmicos em Portugal, estando presente em quatro cidades portuguesas: Lisboa, Porto, Funchal e Braga. A realização de ações de formação de tripulantes de autocarros e de elétricos (guarda-freios), bem como a formação profissional no âmbito das tecnologias de organização e gestão de redes e sistemas de transporte público rodoviário e a sua exploração, constituem igualmente uma área de atuação relevante da empresa.

A CARRISTUR (e indiretamente a CARRIS,) detém a maioria do capital da empresa «CARRISBUS – Manutenção, Reparação e Transporte, SA» («CARRISBUS»), cujo objeto principal consistia na manutenção e na reparação de veículos pesados de passageiros, bem como de carros elétricos. Esta desenvolvia ainda atividades no âmbito do recondicionamento geral de órgãos e de veículos, da desmanagem e reboque dos autocarros e elétricos sob assistência, e executava tarefas preventivas/curativas, nos equipamentos embarcados nos veículos. A 1 de Janeiro de 2025, foi integrada a atividade da CARRISBUS na CARRIS. Esta transferência da atividade foi operada com sucesso, prevendo-se que a curto prazo a CARRISBUS possa vir a ser liquidada e dissolvida.

A CARRIS tem ainda participação minoritária nas seguintes empresas:

- PUBLICARRIS: empresa criada para a exploração publicitária de meios nos veículos e espaços CARRIS; e
- OPT: empresa especializada em soluções informáticas avançadas para a gestão e otimização de sistemas de transportes e geração automática de informação ao público.

—
RELATÓRIO
E CONTAS

2025

—
02

PRINCIPAIS
INDICADORES

[Handwritten signature]
[Handwritten initials]
[Handwritten initials]
[Handwritten initials]

Relatório e Contas

2. PRINCIPAIS INDICADORES

7.
P
R
A

INDICADORES DE ATIVIDADE	Unidade	REAL 2025	REAL 2024	ORÇ 2025	Var 2025/2024 (%)	Var 2025/ORÇ (%)
Indicadores de PROCURA						
PT (Passageiros Transportados SP com Título Válido)	10 ³	131 834	133 904	140 067	-1,5%	-5,9%
PKT (Passageiros x km)	10 ³	488 519	482 852	505 934	1,2%	-3,4%
Receita Tarifária (compensações incluídas)	M€	125,805	122,552	131,045	2,7%	-4,0%
Indicadores de OFERTA						
LKO (Lugares x km)	10 ⁶	2 434	2 435	2 591	0,0%	-6,1%
Veículos x km (serviço público)	10 ³	35 385	35 693	37 882	-0,9%	-6,6%
Qualidade de Serviço						
Taxa de cumprimento (VeicXKm)	%	93,9%	94,9%	93,9%	-1,0 p.p.	-
Taxa de Ocupação	%	20%	20%	20%	0,2 p.p.	0,6 p.p.
INDICADORES DE RH						
Nº de efetivos	Un.	2 635	2 505	2 852	5,2%	-7,6%
Massa Salarial	m€	81 168	71 313	79 043	13,8%	2,7%
SITUAÇÃO PATRIMONIAL						
Ativo não corrente	M€	161,634	173,805	219,161	-7,0%	-26,2%
Ativo corrente	M€	87,927	72,916	83,128	20,6%	5,8%
Total Ativo	M€	249,562	246,722	302,290	1,2%	-17,4%
Capital Próprio	M€	146,447	151,466	180,660	-3,3%	-18,9%
Passivo	M€	103,115	95,256	121,621	8,3%	-15,2%
Total Capital Próprio e Passivo	M€	249,562	246,722	302,290	1,2%	-17,4%
INVESTIMENTOS						
Infraestruturas de Longa Duração	M€	3,892	3,852	11,765	1,0%	-66,9%
Renovação e Beneficiação de Frota	M€	1,220	20,645	41,043	-94,1%	-97,0%
Outros Investimentos	M€	1,463	1,130	6,786	29,4%	-78,4%
DESPESA DE INVESTIMENTO	M€	6,575	25,627	59,594	-74,3%	-89,0%
INDICADORES DE ESTRUTURA						
Autonomia Financeira	%	58,7%	61,4%	59,8%	-2,7 p.p.	-1,1 p.p.
Solvabilidade	%	142,0%	159,0%	148,6%	-17,0 p.p.	-6,5 p.p.
INDICADORES FINANCEIROS						
Volume de Negócios	M€	128,603	124,296	133,787	3,5%	-3,9%
Resultado Líquido	M€	0,655	0,551	3,448	18,9%	-81,0%
EBITDA	M€	21,592	22,032	21,590	-2,0%	0,0%
Rendimentos Operacionais ¹	M€	184,017	175,348	191,883	4,9%	-4,1%
Gastos Operacionais ²	M€	162,557	153,346	168,594	6,0%	-3,6%
Gastos Operacionais por Passageiro Transportado ³	€	1,06	1,00	0,80	5,5%	32,8%
Taxa de Cobertura dos Gastos Operacionais	%	113,2%	114,3%	113,8%	-1,1 p.p.	-0,6 p.p.

1) Exclui Reversões + Ajustamentos + Equiv. Patrimonial + Rendim. Outros ativos

2) Exclui Provisões + Ajustamentos + Amortizações + Benefícios Pós-Emprego + Ind. Rescisão + Equiv. Patrimonial

3) Passageiros transportados incluindo passageiros em fraude

RELATÓRIO
E CONTAS

2025

03

ANO 2025
EM REVISTA

Relatório e Contas



3. ANO 2025 EM REVISTA

F.
H
A
10



Janeiro

Implementação da nova estratégia de Instagram, aproximando a marca do segmento de passageiros mais jovens.



Sessão de Onboarding para acolhimento de 107 novos colaboradores.



Divulgação do prolongamento da carreira 760 no período noturno ao Pólo Universitário da Ajuda.



Lançamento da campanha multimeios (2ª fase) sobre o pagamento de títulos de transporte com Cartão Bancário / Contactless.

Relatório e Contas



7.
A
P
P



Fevereiro

Nova decoração com presença de marca e reabertura da Loja de Santo Amaro, enquanto espaço de atendimento ao Cliente.



Reforço da carreira 753, com maior frequência no período da manhã e alargamento do funcionamento no período noturno.



Acolhimento da visita de delegação Turca, da cidade de Bornova, para realização de visita técnica e partilha da implementação do projeto IMPULSE.



Acolhimento da visita de comitiva da EMT, Madrid, para realização de benchmarking sobre os principais projetos de via-férrea previstos para o modo elétrico.



Março

Criação de nova identidade para o projeto Hortas CARRIS e inauguração da horta na Estação da Alta de Lisboa.

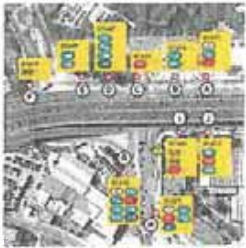
Relatório e Contas



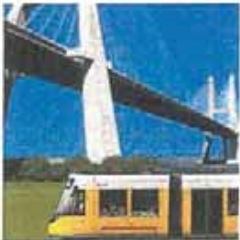
4.



Expansão do projeto Amarelo na freguesia de Belém.



Reordenamento da interface de Sete Rios com alteração das paragens CARRIS.



Abril

Apresentação da nova linha 16E - Praça Comércio - Parque Tejo, que vai ligar o centro da Cidade à Zona Oriental.



Sessão de Onboarding para acolhimento de 55 novos colaboradores.



Inauguração das Salas de Plantão e de Convívio na Estação da Pontinha.

Relatório e Contas



[Handwritten signatures and initials in blue ink]



Assinatura de alterações ao Acordo de Empresa com as respetivas organizações sindicais.



Visita dos alunos da AESE a Santo Amaro no âmbito de formação para executivos.



Maio

Lançamento da campanha multimeios sobre a fiscalização dos corredores BUS em parceria com a Polícia Municipal e em articulação com a Câmara Municipal de Lisboa.



CARRIS assinala mais de 1 milhão de viagens realizadas com recurso a contactless.



CARRIS acolhe evento Rede Intermunicipal para a Transparência.

Relatório e Contas



[Handwritten signature and initials in blue ink]



Reposição do percurso da carreira 28E entre Martim Moniz e Prazeres com a reabertura da Calçada da Estrela.



Junho

Lançamento da nova App CARRISway, com a funcionalidade de carregamento de passe e consulta de tempos de espera reais.



Inauguração das Salas de Plantão e de Convívio na Estação da Alta de Lisboa.



CARRIS é eleita Marca de Confiança Ambiente na categoria de Transportes Urbanos.



Reforço da carreira 750, durante os dias úteis, entre a Estação de Benfica e Algés.

Relatório e Contas



Handwritten notes in blue ink:
7.
P.
pm



Prolongamento da carreira 731 a Sacavém.



Acolhimento da visita de comitiva da RATP e delegação de Seul, Coreia, para benchmarking sobre a operação e infraestrutura do modo elétrico.



Acolhimento do evento do projeto europeu CSS Boost.



Julho

Apresentação do projeto de BRT - Bus Rapid Transit, que vai nascer entre Lisboa e Oeiras.



Organização e acolhimento do evento IBBG Annual Meeting Lisbon.

Relatório e Contas



[Handwritten signatures and initials in blue ink]



Setembro

Acidente do Ascensor da Glória, com a consequente interrupção temporária do serviço dos restantes Ascensores e do Elevador de Santa Justa e lançamento de linha de apoio às vítimas e familiares.



Lançamento de carreira temporária e ajustes em carreiras existentes, como alternativa aos serviços dos Ascensores e Elevador.

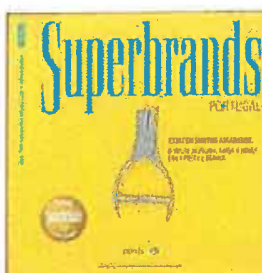


Lançamento e ativação da iniciativa Museu Fora de Portas.



Outubro

Relançamento do serviço de transporte público escolar AMARELO, com uma nova imagem.



CARRIS distinguida pelo público como uma marca *Superbrand*.

Handwritten notes in blue ink, including a large stylized '7' and several illegible signatures.

Relatório e Contas



Novembro

Acolhimento e organização da 3ª edição do Elétrico Pitch.



Lançamento e divulgação do serviço de pedido de passe navegante online.



Dezembro

Iniciativa “Deixe o Carro para Trás e Festeje o Natal” em parceria com a Câmara Municipal de Lisboa e a EMEL.



Divulgação da iniciativa Elétrico de Natal 2025.



Lançamento da campanha de Natal “CARRIS. Um Natal partilhado”.

—
RELATÓRIO
E CONTAS

2025

—
04

ATIVIDADE

F.
e
J
Am

Relatório e Contas



R.
A.
J.
S.

4. ATIVIDADE

A atividade da CARRIS ficou marcada, no ano de 2025, pelo trágico acidente no Ascensor da Glória, no dia 3 de setembro, do qual resultaram 16 vítimas mortais, incluindo o Guarda-freio, e 18 feridos. Além do forte impacto emocional para familiares e amigos das vítimas, também a equipa CARRIS sentiu de forma muito próxima este acontecimento, criando novos desafios ao nível da gestão do capital humano e do fortalecimento de uma cultura de segurança.

Desde logo, a CARRIS disponibilizou apoio a todas as vítimas e familiares, no que respeita a questões de natureza material, logística e apoio psicológico, através de uma linha direta, estando todas as despesas abrangidas pela carteira de seguros que a empresa dispõe.

O referido acidente veio, no entanto, trazer outros constrangimentos, quer ao nível da oferta, dado o encerramento provisório de todos os Ascensores e Elevador de Santa Justa, absorvidos, em parte, por carreiras alternativas, mas principalmente ao nível da procura, uma vez que resultou na perda de passageiros, principalmente ocasionais, dada a vertente turística destes meios.

A CARRIS tem pela frente um enorme desafio de procurar retomar estes meios, garantindo todas as condições de segurança para o efeito. Mas também o desafio de reconquistar a confiança dos Colaboradores e dos Clientes, provando, uma vez mais, que esta é uma marca robusta, que responde às exigências do serviço que presta e voltando a posicionar-se com a marca de confiança como sempre foi reconhecida.

4.1.Exploração Operacional

4.1.1. Rede

No que respeita à rede CARRIS, no ano de 2025 foi introduzido um conjunto de iniciativas orientadas para a melhoria do serviço prestado aos clientes, destacando-se as seguintes intervenções:

- **Prolongamento de carreiras:**
 - Extensão da carreira 731 da Portela a Sacavém;
 - Prolongamento da carreira 749 da Estação de Entrecampos até Benfica.
- **Ajustes Operacionais:**
 - Alargamento do período de funcionamento da carreira 753 até às 24h00 (anteriormente com término às 21h30), acompanhado por um reforço de oferta nos períodos de maior procura;
 - Reavaliação dos tempos de percurso e conseqüente ajustamento dos horários, com incremento da oferta da carreira 750, mediante a colocação de veículos adicionais, prevenindo a degradação do serviço.

Relatório e Contas



- **Criação de novas paragens:**
Em pontos estratégicos da cidade, nomeadamente, Largo Caldas, Av. Torre de Belém, Cais do Sodré, Rua Fernando Lopes Graça, Av. Nações Unidas, Estrada do Paço do Lumiar e Largo da Luz.
- **Reordenamento da interface de Sete Rios**
Implicando alterações nas carreiras 701, 716, 726, 731, 746, 754, 755, 758, 768, 770, 771, 52B, 58B e 202.
- **Desdobramento de paragens no Cais do Sodré**, com o objetivo de melhorar os fluxos de embarque e desembarque, envolvendo ajustes nas carreiras:
706, 714, 728, 732, 760, 15E, 18E, 25E e 201.
- **Ajustes nas Carreiras de Bairro**, resultantes de articulação com as Juntas de Freguesia, bem como adaptações pontuais decorrentes de obras ou da conclusão das mesmas.
- **Reforço de oferta em várias carreiras**, através da afetação de mais veículos ou da substituição por veículos de maior capacidade, face ao aumento da procura, designadamente nas carreiras 17B, 41B, 58B, 723 e 731.
- **Serviços de substituição de ascensores e elevadores:**
 - Mantida a designação de carreira 51E, assegurada com mini-autocarros, substituindo o Ascensor da Glória;
 - Alteração do percurso da carreira 19B, procurando oferecer um serviço alternativo ao Ascensor do Lavra.
- **Prestação de serviços especiais**
De apoio a grandes eventos que mobilizam elevado número de passageiros, incluindo eventos desportivos (como a Maratona e Meia Maratona de Lisboa), Festas de Lisboa (Santos Populares, Noivas de Santo António e *Shuttle* de Natal), grandes conferências (como o Web Summit), bem como concertos e festivais de grande dimensão (como o NOS Alive, entre outros).
- **Continuidade do Projeto “Amarelo” (Mobilidade Escolar)**
Promovido pela Câmara Municipal de Lisboa em conjunto com as Juntas de Freguesia, escolas e a CARRIS, com o objetivo de incentivar o uso de transporte público nas deslocações escolares. Em 2025, o projeto foi alargado às freguesias de Alcântara, Arroios, Belém e Carnide. Atualmente abrange 12 freguesias, 25 escolas e 14 carreiras da CARRIS, preparando-se a sua expansão para o ano letivo 2026–2027.

Adicionalmente, no âmbito do esforço contínuo de melhoria do serviço prestado, foram criadas ou ajustadas paragens em resposta a solicitações dos clientes e das Juntas de Freguesia.

Ao longo do ano, sobretudo nos períodos e troços de maior afluência, foram ainda implementados reforços adicionais, para além dos previstos na informação ao público, com o objetivo de garantir maior qualidade do serviço e conforto para os passageiros.

Relatório e Contas



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.

Na sequência das medidas elencadas, no final de 2025, a CARRIS operava um total de 112 carreiras de serviço público, numa rede com um total de 761 km (mais 4km de rede do que em 2024).

Tabela 1 – Rede de serviço público em 31 de dezembro de 2025

	Autocarros	Elétricos	Ascensores e Elevador	TOTAL
Nº de Carreiras	102	6	4*	112
Extensão da Rede (via simples - km)				761
Comprimento Total das Carreiras (ida e volta - km)				1967
Comprimento Médio por Carreira (ida e volta - km)				18

*As carreiras de Ascensores e Elevador foram no último quadrimestre do ano efetuadas por autocarros, em percursos alternativos

4.1.2. Oferta

A oferta da CARRIS manteve-se globalmente estável em 2025, registando uma ligeira redução de 0,9% em veículos*km e 0,6% em veículos*hr, enquanto a capacidade (lugares*km) se manteve praticamente inalterada. No total, foram realizados cerca de 35,4 milhões de veículos*km de serviço público.

Tabela 2 – Indicadores da Oferta

	Veículos * km (10 ³) SP				Veículos * hr (10 ³) SP				Lugares * km (10 ⁶)			
	2024	2025	Var. Abs.	Var. %	2024	2025	Var. Abs.	Var. %	2024	2025	Var. Abs.	Var. %
Autocarros	33 969	33 610	-359	-1,1	2 478	2 478	-1	0,0	2 270	2 270	0	0,0
Elétricos + Ascensores + Elevadores	1 724	1 775	51	2,9	240	226	-14	-6,0	165	164	-1	-0,5
TOTAL	35 693	35 385	-308	-0,9	2 718	2 704	-14	-0,6	2 435	2 434	-1	0,0

4.2. Qualidade do Serviço

4.2.1. Velocidade Média de Exploração

A velocidade média de exploração global na rede CARRIS registou uma ligeira redução face ao período homólogo, resultando sobretudo do agravamento das condições de circulação viária. Este agravamento decorreu de interrupções temporárias de tráfego, estacionamento indevido e da existência de múltiplas

Relatório e Contas

4.
↓
↓
↓

frentes de obras, com particular destaque para intervenções estruturantes na Cidade, nomeadamente as obras de expansão do Metropolitano de Lisboa e as obras referentes ao Plano Geral de Drenagem.

No modo elétrico verificou-se um ligeiro aumento da velocidade média. Contudo, esta variação positiva deve-se essencialmente ao aumento de quilómetros efetuados em carreiras do Modo elétrico, com recurso a autocarros, face a 2024.

A CARRIS mantém uma colaboração ativa com a Câmara Municipal de Lisboa com vista a inverter esta tendência negativa. Estão a ser desenvolvidas e implementadas soluções que promovam a melhoria da fluidez e da competitividade do transporte público à superfície, incluindo medidas na rede viária ao nível da semaforização e da criação ou otimização de corredores BUS. Estas intervenções são fundamentais para aumentar a fiabilidade e a regularidade do serviço, garantindo melhores condições para o cumprimento dos horários.

Adicionalmente foi reforçado ao longo do ano o trabalho de pintura de sinalização horizontal em articulação com as Brigadas LX, envolvendo equipas da CML e da CARRIS. Este esforço visa melhorar a sinalização nos locais de circulação e paragem exclusiva de autocarros e elétricos, contribuindo para maior clareza na utilização do espaço público e para a eficiência da operação.

Tabela 3 – Velocidade Média de Exploração (Km/h)

	2024	2025	Var (%)
Autocarros	13,71	13,57	-1,0
Elétricos	8,42	8,68	3,1
TOTAL	13,31	13,20	-0,8

Como é possível verificar na tabela seguinte, no ano de 2025, registaram-se 1284 interrupções resultantes de estacionamento indevido, as quais representaram um total de 824 horas de impacto para os clientes, afetando a circulação de 1676 veículos e ocorrendo em 229 arruamentos distintos.

Estes resultados evidenciam uma tendência positiva face ao ano de 2024, tanto ao nível do número de ocorrências como da respetiva duração. Esta evolução favorável poderá refletir os efeitos da articulação estabelecida com a Câmara Municipal de Lisboa, na sequência da qual a CARRIS ativou, em setembro do presente ano, um serviço conjunto com a Polícia Municipal dedicado especificamente à fiscalização da utilização indevida de corredores BUS, com funcionamento diário.

Relatório e Contas

7.
40.
Jm

Tabela 4 – Ocorrências

	2024	2025	Var.	
			Abs.	%
Ocorrências	1 365	1 284	-81	-5,9
Horas de Interrupção	983	824	-159	-16,2
Veículos Imobilizados	1 620	1 676	56	3,5
Nº de arruamentos c/interrupção por	207	229	22	10,6

4.2.2. Taxa de Ocupação

O indicador Taxa de Ocupação relaciona a Procura, medida em "Passageiros*km", com a Oferta, medida em "Lugares*km". Em 2025, verificou-se um acréscimo, representando +0,2 p.p., num modo global.

Tabela 5 – Taxa de ocupação

	2014	2023	2024	2025	Var
Autocarros	18,49	19,88	19,58	19,91	0,3 p.p.
Elétricos, Ascensores e Elevador	21,12	23,02	23,32	22,34	-1,0 p.p.
TOTAL	18,64	20,27	19,83	20,07	0,2 p.p.

4.2.3. Taxa de Acidentes

Em setembro de 2025 registou-se o grave acidente no Ascensor da Glória, de que há a lamentar a morte de 16 pessoas, incluindo um dos Guarda-Freios, que na altura conduziam as cabines do referido Ascensor. Para além das mortes, houve igualmente a lamentar 5 feridos graves e 13 feridos ligeiros.

Não contando com este acidente em particular, verifica-se que a quantidade de acidentes graves ocorrida em 2025, não se alterou face a 2024. Destes acidentes classificados como graves e, por isso, sujeitos a análise e averiguação por Comissão de Inquérito interna, apenas se registaram feridos ligeiros.

O número total de Acidentes de Exploração ocorridos em 2025, foi inferior ao verificado no ano anterior. Este indicador inclui todas as ocorrências, incluindo pequenos abalroamentos de veículos ou de elementos na via pública ou queda de passageiros.

Relatório e Contas



F.
R.
R.

Tabela 6 – Sinistralidade - Acidentes de Exploração

Acidentes de Exploração (n.º)	2024	2025	Var.	
			Abs.	%
Modo Autocarro	1 519	1 447	-72	-4,7
Modo Elétrico	153	129	-24	-15,7
TOTAL	1 672	1 576	-96	-5,7

De destacar que em ambos os Modos, Autocarro e Elétrico, se verificou uma redução das respetivas taxas de acidentes, sendo que a Taxa de acidentes de Exploração global apresenta uma redução de 2,3 p.p..

Tabela 7 – Sinistralidade – Taxa de Acidentes de Exploração

Taxa de Acidentes de Exploração *	2024	2025	Var.
Modo Autocarro	44,46	42,79	-1,7 p.p.
Modo Elétrico	83,34	68,01	-15,3 p.p.
TOTAL	46,44	44,13	-2,3 p.p.

* Acidentes por milhão de Vkm (Serviço Total)

A evolução da sinistralidade é acompanhada e controlada mediante a adoção de diversas medidas e ações promovidas pela Empresa, em resultado da implementação da Norma NP ISO 39001:2017, do “Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária”, SGSR, da CARRIS.

Acresce que, a CARRIS aprovou, em 2021, um plano estratégico denominado “Estratégia Segurança Rodoviária CARRIS Zero-30”, o qual, em paralelo com o processo de melhoria contínua imposto pela certificação acima referida, promove a adoção de medidas conducentes à persecução dos objetivos predefinidos para 2030, relativos à segurança rodoviária.

Em resultado das políticas e medidas implementadas, a CARRIS apresenta uma Taxa de Acidentes global menor, quando se compara com as obtidas por outras empresas congéneres europeias.

A CARRIS investe permanentemente na formação e na sensibilização dos seus tripulantes, seja na formação inicial, seja na formação contínua, dando especial enfoque aos princípios de condução defensiva, cómoda e segura. Nesse sentido, o cumprimento dos Planos Anuais de Formação, bem como a concretização de ações de sensibilização nas estações, ministradas pelo pessoal de enquadramento (Inspetores de Tráfego), têm sido fundamentais para o controlo da accidentalidade. A formação dos novos tripulantes, admitidos a partir de 2022, inclui um módulo dedicado a temas de Segurança Rodoviária.

De forma a incentivar um melhor desempenho por parte dos Tripulantes, encontra-se restabelecido desde 2017, o pagamento do prémio de condução defensiva, atribuído em função do número de horas

Relatório e Contas



4.
A
P
M

de condução sem acidentes, promovendo um reconhecimento aos Tripulantes que no exercício das suas funções contribuam para a redução da taxa de acidentes.

Adicionalmente, no âmbito da prevenção de acidentes, a CARRIS possui uma Comissão de Inquérito a Acidentes Graves (CIAG), acionada sempre que ocorra algum acidente grave, que, pela sua severidade, impacto e gravidade, implique uma análise mais pormenorizada das respetivas causas, bem como a proposta de eventuais recomendações, com vista à mitigação do risco em situações similares futuras.

Atualmente, encontram-se a decorrer, no âmbito da CIAG interna, os trabalhos de averiguação das causas do grave acidente do Ascensor da Glória. Esta averiguação decorre em paralelo e de modo complementar com as averiguações e perícias efetuadas pelo Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários, GPIAAF.

4.2.4. Taxa de Cumprimento de Serviço

A Taxa de Cumprimento de Serviço em 2025 fixou-se nos 93,89%, valor largamente superior ao mínimo admissível, estabelecido no Contrato de Concessão celebrado com a CML. O valor é ligeiramente inferior ao registado em 2024 pelas razões já apontadas anteriormente, situando-se, contudo, em valores compatíveis com um serviço fiável e de confiança para os cidadãos.

Tabela 8 – Taxa de Cumprimento

	2024	2025	Var
Taxa de cumprimento (VeicXkm)	94,88	93,89	-1,0 p.p.
Taxa de cumprimento (VeicXhr)	96,66	95,50	-1,2 p.p.

4.3. Atividade Comercial

4.3.1. Atividade Desenvolvida

O ano de 2025 foi marcado pela consolidação das medidas de simplificação e digitalização implementadas no período anterior, reforçando o posicionamento da CARRIS enquanto operador central de um sistema de transportes públicos cada vez mais acessível, integrado e orientado para o cliente. O foco esteve menos no lançamento de novos instrumentos e mais na maturação, estabilização e otimização das soluções introduzidas, como o pagamento de viagem através do cartão bancário ou QR Code, garantindo fiabilidade, escalabilidade e uma experiência de utilização consistente.

A continuidade e o aprofundamento dos modelos de gratuidade, com a implementação do alargamento do modelo de gratuidade a todos os jovens até aos 23 anos, bem como a sua plena integração no ecossistema Navegante, mantiveram-se como um dos principais motores de captação e fidelização de clientes, contribuindo para a normalização do transporte público como opção preferencial de mobilidade,

Relatório e Contas



7.
[Handwritten signatures]

sobretudo entre os públicos mais jovens. Neste contexto, a eliminação de barreiras económicas e operacionais à utilização do sistema assumiu-se como um eixo estratégico incontornável da atividade comercial.

Em 2025, assistiu-se igualmente à afirmação plena dos canais digitais como meio privilegiado de relação com o cliente. As soluções de carregamento e pagamento lançadas em 2024 registaram níveis elevados de adesão e utilização recorrente, permitindo reduzir fricções no acesso ao serviço, diversificar os perfis de utilizadores e diminuir a dependência de canais presenciais tradicionais. A evolução dos meios de pagamento Contactless e a sua integração nos hábitos quotidianos dos clientes reforçaram a perceção de simplicidade, rapidez e modernidade do serviço CARRIS.

Paralelamente, a aposta na eficácia dos processos comerciais e de atendimento traduziu-se na melhoria da capacidade de resposta dos locais de venda e no alargamento do leque de serviços disponibilizados, promovendo uma maior adequação às diferentes necessidades de mobilidade e ciclos de vida dos clientes. Esta abordagem permitiu uma gestão mais eficiente dos fluxos de procura, com impacto positivo na experiência global do utilizador.

No plano da oferta, 2025 ficou ainda associado a ajustes seletivos e otimizações operacionais, alinhadas com os padrões de procura observados e com os objetivos de melhoria da regularidade e fiabilidade do serviço, fatores determinantes para a retenção de clientes e para a valorização do passe enquanto produto estruturante.

Em síntese, 2025 consolidou o caminho iniciado em 2024, afirmando a simplificação, a digitalização e a acessibilidade como pilares da atividade comercial da CARRIS, num contexto de crescente exigência dos clientes e de reforço do papel do transporte público como instrumento central de mobilidade sustentável na cidade de Lisboa.

No âmbito de medidas de impacto tarifário que marcaram o ano de 2025, salientam-se as seguintes:

- Operacionalização do alargamento da medida da gratuitidade a todos os jovens até aos 23 anos em janeiro;
- Alargamento do tarifário associado ao serviço de mobilidade reduzida, promovido pela CARRIS, em cumprimento da Portaria nº 298/2018 de 19 de novembro, passando este serviço a aceitar todo o tarifário em vigor, em janeiro;
- Alteração da designação para Circula PT que veio substituir o antigo Passe Social+, mantendo a sua função de apoio social ao transporte, mas com cobertura geográfica alargada a todo o território continental de Portugal e com o alargamento a novos beneficiários elegíveis, desde pessoas com incapacidade igual ou superior a 60%, e desempregados de longa duração, em janeiro;
- Evolução da app CARRISWay, tornando-a numa ferramenta de mobilidade digital mais completa com a inclusão de novas funcionalidades, nomeadamente a possibilidade de consulta de percursos e horários em tempo real e a localização dos veículos, uma aposta clara na melhoria do planeamento da viagem dos clientes, em junho;
- Eliminação do título VIVA Go que teve como objetivo a simplificação do regime de bilhética, reduzindo complexidade das modalidades de pagamento coexistentes, tais como o pagamento por cartão bancário contactless nos validadores, como forma de pagar viagens ocasionais,

Relatório e Contas

simplificando o processo e eliminando a necessidade de contratar separadamente o serviço, em julho;

- Alargamento do Projeto de Mobilidade Escolar “Amarelo”, projeto de mobilidade escolar gratuito promovido pela Câmara Municipal de Lisboa em parceria com a CARRIS e com o apoio das Juntas de Freguesia que visa promover a utilização de carreiras de autocarro da CARRIS nas deslocações diárias casa-escola, incentivando hábitos sustentáveis de mobilidade desde tenra idade e reduzindo a dependência do transporte individual, contribuindo para menos trânsito e poluição na cidade, com a adesão de novas escolas, novas Juntas de Freguesia e novas carreiras, em setembro;
- Lançamento do serviço “Passe online” através do qual foi disponibilizada uma plataforma online para realização de todo o envio de documentação e dados e, pagamento do serviço, evitando a deslocação a um ponto de venda físico para solicitar a emissão do cartão navegante personalizado, em novembro.

4.3.2. Procura

Em 2025, a CARRIS transportou 131,8 milhões de passageiros, menos 2 milhões do que em 2024, o que corresponde a uma quebra de 1,5%. Esta redução resultou sobretudo da diminuição do número de passageiros com títulos ocasionais, sendo menos acentuada entre os clientes com passe.

Este desempenho foi influenciado por vários fatores, nomeadamente o apagão ibérico, os períodos de greve e o efeito do calendário.

Apesar do crescimento das vendas da tarifa de bordo, impulsionando pela maior adesão ao pagamento digital com cartão bancário, verificou-se uma diminuição significativa na utilização dos títulos ocasionais, sobretudo ao longo do segundo semestre e, em particular, no último trimestre do ano. Este comportamento foi ainda condicionado pela imobilização temporária dos Ascensores e do Elevador, com impacto na mobilidade dos passageiros, em especial dos turistas.

Tabela 9 – Passageiros – Validações

Passageiros - Validações	(milhares de passageiros)		
	2024	2025	Var (%)
Títulos ocasionais	17 424	15 672	-10,1
Passes	116 480	115 162	-0,9
Total Passageiros transportados com Título Válido	133 904	131 834	-1,5

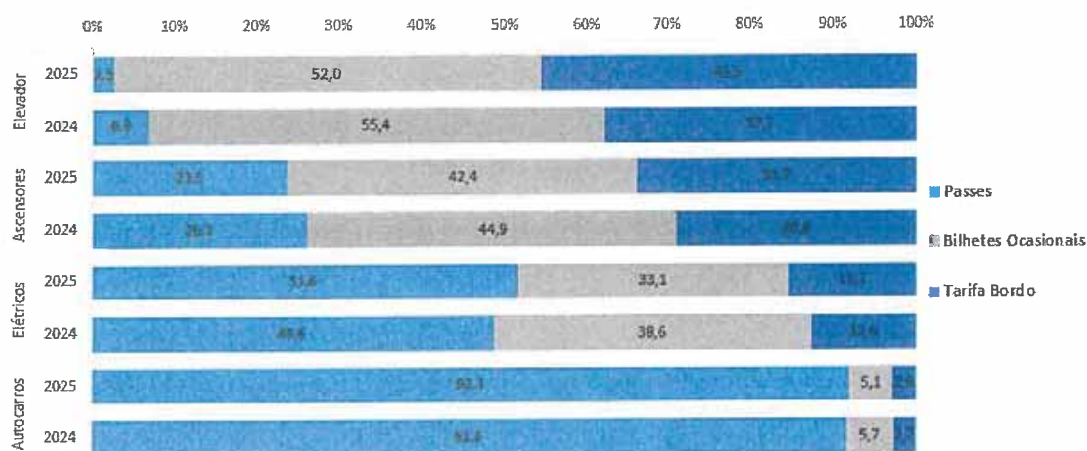
Os títulos de transporte mensais (passes) representaram 88% do total das validações. Estes continuam a ter a maior expressão nas carreiras de autocarros, enquanto os títulos ocasionais assumem um peso mais relevante nas carreiras de elétricos. Por sua vez, a Tarifa de Bordo apresenta maior representatividade nos Ascensores e no Elevador de Santa Justa, refletindo o perfil específico de utilização destes meios de transporte.

Relatório e Contas



7.
P
D
Am

Gráfico 1 – Estrutura da Procura/Modo¹



4.3.3. Receitas Tarifárias

Em 2025, as receitas tarifárias da CARRIS cresceram 2,7% face ao período homólogo, atingindo 125,8 milhões de euros.

Este desempenho enquadra-se no sistema tarifário metropolitano em vigor desde janeiro de 2024, definido pelo Regulamento nº 1362-C/2023, que estabelece a metodologia de repartição das receitas dos passes Navegante e das compensações financeiras associadas. Esta repartição assenta no critério da utilização mensal dos serviços de cada operador, medida em passageiros quilómetro (pass.km), ou seja, no número de quilómetros percorridos pelos passageiros em cada operador de transporte público.

Em janeiro de 2025 entrou em vigor o alargamento da gratuidade que permite a todos os jovens com idade inferior a 23/24 anos viajar em toda a Área Metropolitana de Lisboa.

Neste contexto, as receitas dos passes Navegante resultam da distribuição das vendas realizadas na rede e canais dos Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML), bem como das compensações associadas ao cumprimento das obrigações de serviço público tarifárias e à aplicação de tarifas reduzidas e regimes de gratuidade, nomeadamente Sub23, Circula PT, Antigo Combatente, Urbano 3ª Idade e Lisboa +65, nos termos definidos no regulamento, em particular no Anexo V.

As comparticipações decorrentes da aplicação destas reduções e gratuidades totalizaram cerca de 53 milhões de euros, representando um acréscimo de 14,8% face a 2024, e constituíram um contributo relevante para o crescimento da receita CARRIS.

¹ Considerados, também, os passageiros com título gratuito.

Relatório e Contas

7.
4
20
Am

Tabela 10 – Receita (sem IVA) por Título de Transporte

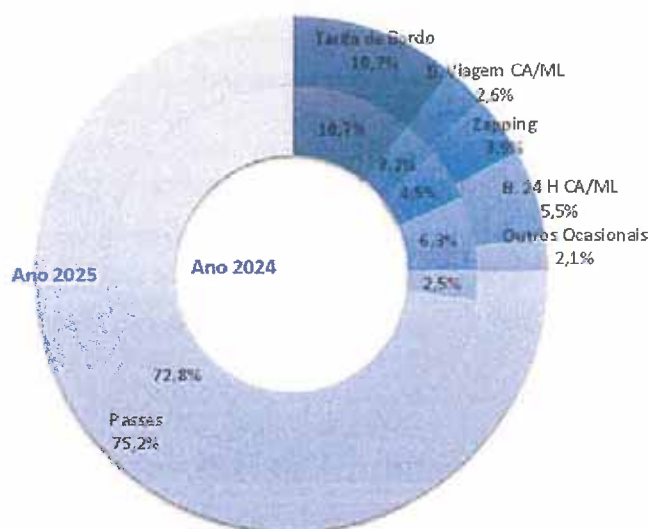
Títulos de transporte		2024	2025	(milhares de €) Var (%)
Receitas (sem IVA)	Títulos ocasionais	33 278	31 168	-11,6
	Passes	43 256	41 822	-2,3
	Total das receitas	76 534	72 991	-6,5
	Comparticipações 4-18 / sub23 / Circula PT / AC / Urbano 3ª Id / GLx / PART / COSP Tarifária	46 018	52 814	28,3
	Total das receitas com participações	122 552	125 805	5,5

Inclui valor de acerto de PART referentes a anos transatos

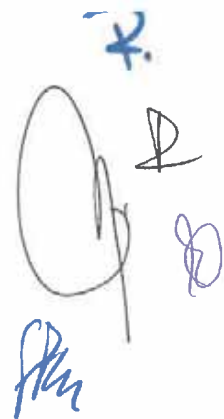
Em 2025, as receitas associadas aos diferentes títulos ocasionais totalizaram 31,1 milhões de euros, correspondendo a 25% das receitas tarifárias da CARRIS.

O gráfico seguinte apresenta a distribuição da receita tarifária da CARRIS por tipo de título, incluindo as participações tarifárias. A maior parcela da receita (75%) resulta da venda de passes e a tarifa de bordo representa 10,7% do total.

Gráfico 2 – Receitas Acumuladas 2025



Relatório e Contas



4.3.4. Receita Não Tarifária

Para além das receitas provenientes da sua atividade principal: o transporte público, importa ainda ressaltar as receitas provenientes de outras fontes, nomeadamente, aluguer de veículos para eventos ou filmagens, receitas de elétricos de turismo, aluguer de espaços, receitas publicitárias e vendas diversas. Em 2025, esta receita totalizou cerca de 2,9 milhões de euros.

4.3.5. Combate à Fraude

A fraude nos transportes públicos tem-se apresentado como um fenómeno transversal, que abrange todas as idades, géneros e meios sociais, sendo particularmente complexo em sistemas denominados abertos, como o que é operacionalizado pela CARRIS.

Para o efeito a CARRIS dispõe de 30 agentes de fiscalização internos complementados com 24 agentes de fiscalização em regime de outsourcing.

Durante o ano de 2025 mantiveram-se as dinâmicas consecutivas traduzidas nas ações de fiscalização com recurso à requisição de serviço remunerado à PSP/DIC para garantir a segurança de pessoas (clientes e trabalhadores) e bens, nomeadamente nas zonas consideradas a priori mais problemáticas e em horário noturno, nos termos estabelecidos, ou seja, apoio diário às equipas (em média 3 equipas/dia útil). Este apoio policial remunerado, traduziu-se em 399 serviços de apoio às equipas de fiscalização.

No decurso do ano de 2025 mantiveram-se os ajustamentos iniciados já no ano anterior, com realização de ações de rotina, estáticas e dinâmicas de modo a cobrir a totalidade da Rede CARRIS, em especial em zonas consideradas mais problemáticas.

As ações estáticas caracterizadas pela menor durabilidade, e com apoio policial, conferiu maior mobilidade às equipas, permitindo potencializar os meios disponíveis, donde se obtiveram excelentes resultados, considerando a situação vivida. Este mesmo apoio manteve o efeito de uma redução substancial na verificação de acidentes de trabalho resultante de agressões, já identificado, também no ano anterior.

Em 2024, foram fiscalizados 2,3 milhões de passageiros, tendo sido realizados 458 mil controlos de entradas, totalizando 2,7 milhões de abordagens. Já no ano de 2025 foram fiscalizados 1,6 milhões de passageiros, tendo sido realizados 1,7 milhões de controlos de entradas, totalizando 3,3 milhões de abordagens, a que corresponde um acréscimo de 26%, no valor de 590 mil abordagens.

Em 2024 foram emitidos 20,5 mil autos de notícia, sendo que em 2025 foram emitidos 12,8 mil, o que se traduz numa redução de 37%, no valor de 7,7 mil autos. Este resultado traduz uma mudança de paradigma no que respeita ao processo de abordagem ao cliente, mais focado na componente pedagógica.

No ano de 2024 foram enviados ao IMT, entidade responsável pela cobrança, 20,4 mil autos de notícia, sendo que em 2025 foram enviados 11,2 mil, a que corresponde uma redução de 45%, no valor de 9,2 mil autos.

Relatório e Contas



7. 8
10
10

Em 2025 foram pagos voluntariamente 2,8 mil autos de notícia, dos quais, 407 foram diretamente aos Agentes de Fiscalização, conforme estatuído no DL 117/2017, de 12 de setembro e 2,4 mil foram pagos nas lojas, através de referência multibanco ou através de transferência bancária.

No que respeita à taxa de fraude detetada, em 2024 situou-se nos 4,04% e em 2025 nos 4,76%, o que corresponde um aumento de 0,72 p.p..

Em 2025 os agentes de fiscalização realizaram 177,8 mil ações de fiscalização (n.º de entradas nos veículos da empresa).

Importa, ainda salientar que a competência para a instauração e instrução dos processos de contraordenação, relativos aos vários tipos de infrações ocorridas bem como a decisão de aplicação das respetivas coimas, não se encontra atribuída aos operadores de transporte, mas, e nos termos da Lei nº 28/2006 de 4 de julho, com a redação dada pela Lei nº 83-C/2013 de 31 de dezembro e mantida pelo Decreto-Lei 117/2017, de 12 de setembro, à Autoridade Tributária e Aduaneira (AT).

4.3.6. Feedback do cliente

Alicerçada na sua missão de proporcionar uma experiência de mobilidade de excelência, a CARRIS reafirmou em 2025 o compromisso de promover um serviço centrado no cliente, consolidando este desígnio através do Inquérito de Satisfação do Cliente (ISC), realizado anualmente. Este inquérito constituiu uma ferramenta essencial para a avaliação da perceção global dos clientes em relação ao serviço prestado e permite identificar oportunidades de melhoria contínua, bem como monitorizar a evolução do desempenho ao longo do tempo.

Em termos globais, os clientes mantêm um nível elevado de satisfação com o serviço da CARRIS, com um total de 90,3% dos inquiridos a afirmarem estar satisfeitos com a prestação do serviço e uma notação de 7,28 relativamente à satisfação da CARRIS tendo em conta o passado.

O ISC reflete a média ponderada de sete critérios fundamentais de qualidade: Oferta de Serviço, Acessibilidade, Informação, Tempo, Apoio ao Cliente, Conforto e Segurança Pública/Pessoal. Em 2025, a CARRIS obteve um índice de satisfação global de 7,91 pontos (escala de 1 a 10), mantendo-se em linha com os resultados dos últimos anos e evidenciando a consistência do desempenho e a estabilidade na perceção dos clientes.

A análise dos fatores que mais contribuem para esta valorização revela que os elementos considerados mais importantes pelos clientes continuam a ser o tempo (7,37), a Oferta de Serviço (7,53) e a Segurança Pública/Pessoal (7,91), refletindo a prioridade atribuída à eficiência, à qualidade da experiência de viagem e à adequação da oferta às necessidades de mobilidade.

Em termos de avaliação por critérios, a Oferta de Serviço alcançou uma avaliação média de 7,53, sendo que o elemento que mais contribuiu foi a Rede de Oferta existente classificada com 8,18. Observando o critério da Acessibilidade verifica-se que foi obtida uma cotação de 8,47 sendo que os elementos que mais contribuem para tal é a facilidade de acesso às paragens e a facilidade na validação dos títulos, ambos com 8,51. Quanto à Informação classificada com 7,71, com maior preponderância do elemento de informação sobre a viagem (7,78) que indica que a CARRIS se encontra no caminho certo mas, que

Relatório e Contas



7. 4
10

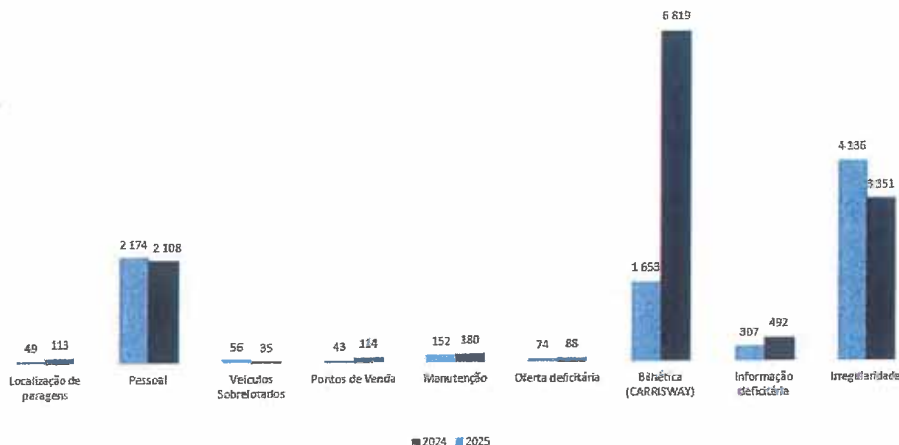
ainda existe trabalho a fazer. Do ponto de vista do Tempo (7,37) a duração da viagem resultou numa preponderância superior (8,27). Do ponto de vista do critério do Apoio ao Cliente avaliado em 7,53, sendo que neste o elemento melhor avaliado foi o Apoio ao Cliente prestado pelo Condutor (7,69), que é na realidade o embaixador da marca CARRIS e muitas vezes a cara do serviço e da marca junto dos clientes todos os dias. Quanto ao critério do Conforto avaliado em 7,74 é fortemente influenciado pela positiva pelo número de lugares sentados nos veículos (8,13). Por último, a Segurança pública/pessoal avaliada em 7,91 é fortemente influenciada pela existência de meios para o cliente se segurar dentro do veículo (8,04).

Os resultados do ISC de 2025 evidenciam a satisfação dos clientes e reconhece o empenho diário da CARRIS na oferta de serviços de mobilidade de qualidade na cidade de Lisboa. Ao mesmo tempo, estes indicadores permitem identificar áreas de melhoria, nomeadamente no cumprimento do horário e na frequência das carreiras, que continuam a ser fatores determinantes para a perceção global do serviço. Este equilíbrio entre resultados positivos e oportunidades de melhoria reforça a orientação estratégica da CARRIS para uma melhoria contínua da experiência do cliente, através da inovação, da otimização operacional e da proximidade com os utilizadores.

Relativamente às comunicações escritas registadas em 2025, contabilizou-se um total de 21.369 interações. Deste volume, destacam-se 11.603 pedidos de informação e sugestões, 9.518 reclamações (de serviço e pessoal) e 254 elogios.

Os dados de 2025 revelam o regresso ao tema das “Irregularidades” como principal ponto gerador de entrada de comunicações, com o motivo “CARRIS Way” que havia sido o pico em 2024, a ficar mais controlado. No mesmo sentido, verificou-se um agravamento nos indicadores relativos ao pessoal e à sobrelocação de veículos, evidenciando maiores dificuldades na operação direta. Em sentido oposto, a categoria da bilhética registou uma descida drástica, reduzindo o seu peso no total de reclamações. Observaram-se ainda reduções significativas na informação deficitária, na localização de paragens e nas falhas nos pontos de venda.

Gráfico 3 – Principais motivos de reclamações de serviço



Relatório e Contas



4.
♀
♀
♀

No âmbito da estratégia de qualificação do atendimento ao cliente, a CARRIS, dado os resultados do ano anterior, priorizou, em 2025, a revisão dos processos de gestão de reclamações e sugestões por via escrita. O objetivo centrou-se no aumento da celeridade e na eficácia da comunicação direta com o passageiro, otimizando os fluxos de trabalho internos dedicados a este canal.

Como resultado, o tempo médio global de resposta escrita fixou-se em 6,80 dias úteis, o que representa uma melhoria face aos 6,96 dias registados em 2024. Mais relevante do que a média anual é a tendência de ganho de eficiência demonstrada ao longo do exercício: a análise mensal revela uma redução progressiva e consistente dos prazos de resposta, com maior expressão a partir do segundo trimestre.

Nos meses finais do ano, o desempenho operacional atingiu níveis de excelência, com os tempos médios de resposta a fixarem-se abaixo de um dia útil. Este resultado foi transversal ao volume total de comunicações e às áreas de carreiras certificadas, validando o impacto das medidas de reorganização funcional e da maior fluidez na articulação interdepartamental implementadas especificamente para este canal.

Atendimento Telefónico | Call center

O centro de atendimento telefónico CARRIS manteve-se disponível nos dias úteis, das 8h às 20h, assegurando um apoio abrangente aos clientes em múltiplas áreas e temas relacionados com a utilização dos serviços CARRIS. Este canal continua a desempenhar um papel relevante na disponibilização de informação clara, rigorosa e fiável, complementando os restantes canais de contacto ao cliente, sendo que aqui existe a questão do impacto direto e urgente de todos os temas que assolam a empresa e a sua atividade.

Em termos estratégicos considera-se que o ano de 2025 se caracterizou por um contexto de estabilização e consolidação, após o forte impacto registado em anos anteriores decorrente da introdução de novos canais automáticos de pagamento e de soluções digitais de aquisição e validação de títulos, que obrigaram à mudança de processos, à criação de ferramentas de suporte e à formação das equipas para um novo modelo de atendimento. Apesar desta maturação progressiva do ecossistema digital, o atendimento telefónico manteve-se como um canal de referência, sobretudo para clientes que privilegiam o contacto direto ou que necessitam de apoio mais personalizado.

Na vertente de atendimento telefónico, registou-se um total de 75.956 chamadas no Centro de Atendimento CARRIS. Apesar da redução do volume de chamadas face ao exercício anterior, manteve-se um tempo médio de espera inferior a 1 minuto, evidenciando a manutenção de níveis elevados de desempenho operacional e reforçando o compromisso da CARRIS com um atendimento célere e de qualidade.

A análise mensal do volume de chamadas revela que o serviço mantém uma atividade constante ao longo do ano, com picos de procura mais acentuados nos meses de julho e setembro, que registaram um total de 7.841 e 8.021 chamadas, respetivamente. Em contrapartida, os meses de fevereiro e agosto apresentaram os volumes mais baixos de contacto.

No que diz respeito às chamadas abandonadas, o valor mais alto verificou-se em julho, com 980 registos, enquanto o valor mais baixo ocorreu em dezembro, com apenas 217 chamadas não atendidas. Estes são indicadores de desempenho que são acompanhados diariamente e que permitem monitorizar não

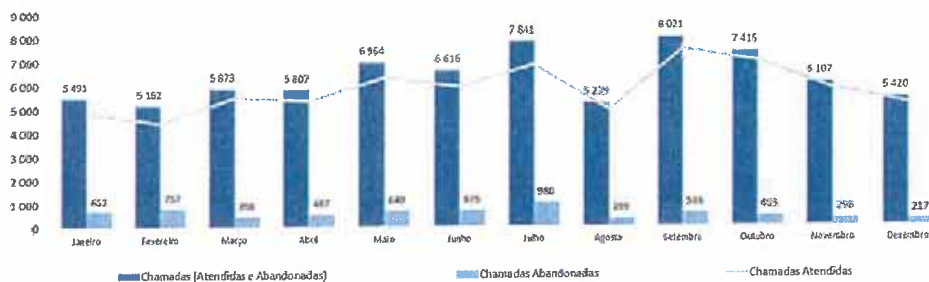
Relatório e Contas

7.
P
R

apenas a eficiência do canal de atendimento, mas também a resposta do canal a eventuais perturbações de serviço.

Em termos de temáticas abordadas, a evolução do volume de chamadas neste canal acompanhou a tendência observada nos restantes canais de contacto com o cliente. Mantiveram-se picos de procura no período compreendido entre o dia 26 do mês anterior até ao dia 5 do mês corrente, coincidente com o ciclo de venda e carregamento de títulos. Adicionalmente, a implementação de projetos e iniciativas com impacto direto nos processos de compra e carregamento, na introdução de novas modalidades de perfil, no alargamento de medidas de gratuidade ou em alterações tarifárias continuou a gerar aumentos pontuais no volume de contactos, refletindo a necessidade de esclarecimento e apoio aos clientes.

Gráfico 4 – Chamadas no Centro de Atendimento ao Cliente



4.3.7. Rede de Vendas

A 31 de dezembro de 2025, a Rede de Vendas da CARRIS era composta da seguinte forma:

Tabela 11 – Composição da Rede de Vendas

	2025
Lojas CARRIS	2
Quiosques CARRIS	4
TOTAL	6

Em 2025, a rede de vendas e atendimento da CARRIS apresentou uma dinâmica de procura elevada, com os canais físicos a desempenharem um papel crucial na gestão do ecossistema de transportes.

No que respeita às Lojas CARRIS, o ano ficou marcado por uma alteração estrutural significativa: a Loja do Arco Cego encerrou a sua atividade em agosto, após um período de elevada afluência no primeiro

Relatório e Contas



4.
P
R

semestre onde registou um total acumulado de 29.140 atendimentos até ao momento do seu fecho. Este encerramento reflete-se na quebra abrupta de dados estatísticos a partir de agosto, mês em que o tempo de espera atingiu o valor máximo de 1h20m. O motivo de encerramento da loja esteve relacionado com a necessidade de serem realizadas obras de melhoria do espaço com vista a servir cada vez melhor os seus clientes.

Em contrapartida, as restantes unidades demonstraram uma elevada capacidade de absorção da procura, tendo sido criadas alternativas para encaminhamento dos clientes de forma a manter o serviço ao cliente e a relação com a marca e a empresa.

A Loja de Santo Amaro consolidou-se como a unidade com maior volume de tráfego anual, registando um total de 49.462 atendimentos, com um pico de atividade em setembro (6.013 atendimentos). Simultaneamente, a Loja do Saldanha terminou o ano com um total de 31.328 atendimentos, apresentando também uma forte concentração de procura no final do terceiro trimestre. Em termos de eficiência, o tempo médio de atendimento em toda a rede de lojas permaneceu estável, situando-se maioritariamente entre os 5 e os 7 minutos.

A rede de quiosques foi igualmente determinante na estratégia de proximidade e descentralização. O quiosque do Colégio Militar destacou-se como a localização com maior volume de tráfego global, totalizando 59.581 atendimentos anuais, seguido pelo Lumiar com 52.288 atendimentos. As unidades do Campo Pequeno (36.152 atendimentos) e Cais do Sodré (20.319 atendimentos) completaram o dispositivo de suporte. Em todos os quiosques, o mês de setembro registou a maior afluência de público, impulsionada principalmente pelas operações de carregamento e venda, mas também pela crescente utilização de serviços como a produção de cartões e alteração de perfis.

No âmbito da estratégia de melhoria contínua e com vista a um ajustamento permanente às necessidades dos clientes, a CARRIS deu continuidade, em 2025, ao processo de alargamento e consolidação do portefólio de serviços disponibilizados na rede de Quiosques, reforçando o seu papel enquanto canal de proximidade e resposta rápida.

Ao longo do ano, manteve-se a capacidade de atualização da totalidade dos perfis existentes na rede de Quiosques CARRIS, assegurando uma resposta eficaz às necessidades dos clientes e contribuindo para a redução de deslocações a outros pontos de venda. Paralelamente, procedeu-se à consolidação da produção urgente de cartões navegante, incluindo as modalidades de 24 horas e 15 minutos, cujo volume de pedidos continuou a registar uma procura significativa ao longo do ano de 2025, refletindo a relevância deste serviço para os clientes que necessitam de soluções imediatas.

Sinal claro deste caminho foi o lançamento do novo serviço de cartão online que permite aos clientes solicitar o cartão navegante de forma totalmente digital, através do site da CARRIS, eliminando a necessidade de deslocação a um ponto de atendimento presencial. Aqui são disponibilizados todos os perfis, é possível submeter a documentação necessária e efetuar o pagamento online, recorrendo aos meios de pagamento eletrónicos disponibilizados. O processo é acompanhado por comunicações automáticas que informam o cliente sobre o estado do pedido. Após validação, o cartão pode ser entregue ao domicílio ou levantado num ponto de atendimento CARRIS, conforme a opção selecionada pelo cliente no momento do pedido. Uma vez na posse do cartão, o cliente pode proceder de imediato ao carregamento de títulos de transporte, nomeadamente passes ou zapping, recorrendo à app CARRIS Way ou a outros canais de venda disponíveis.

Relatório e Contas

4.
P
R
R

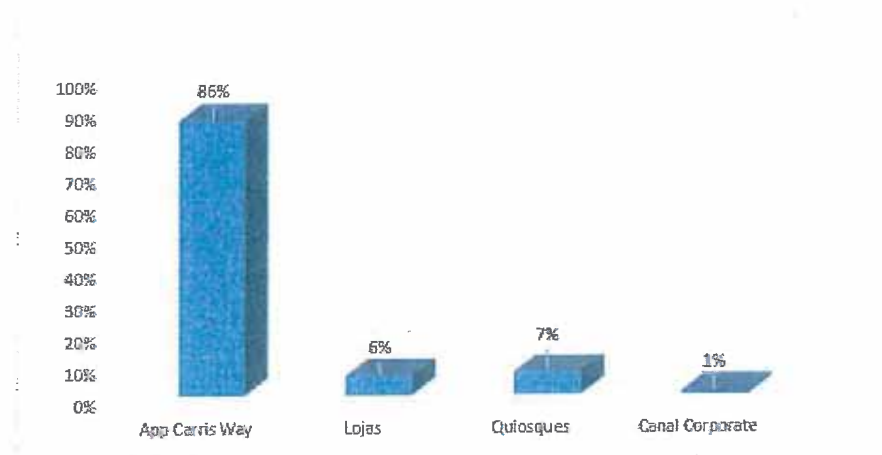
Entre 10 de novembro e 31 de dezembro de 2025, foram registados 1.078 pedidos de cartão Navegante através da plataforma online, sendo que o serviço apresenta uma forte aceitação, com 65,5% dos pedidos destinados a envio ao domicílio.

Este serviço contribui para a redução da pressão sobre os canais presenciais, para a melhoria da eficiência operacional e para o reforço da autonomia dos clientes, assegurando simultaneamente elevados padrões de segurança, fiabilidade e proteção de dados pessoais. O Cartão Online assume-se, assim, como um pilar da estratégia digital da CARRIS e da evolução do ecossistema de bilhética integrada.

Em complemento à rede de vendas física, importa ainda destacar, em 2025, a evolução do canal digital de vendas, com o aumento de funcionalidades disponíveis na app CARRIS Way. Após um primeiro ano de forte adesão, a aplicação entrou numa fase de maturidade e utilização recorrente, assumindo-se como um dos principais canais de aquisição e carregamento de títulos de transporte frequentes.

Em 2025, este canal consolidou a sua relevância no ecossistema comercial da CARRIS, representando já uma parcela maioritária das vendas de títulos, conforme evidenciado no gráfico infra, e contribuindo de forma decisiva para a desconcentração da procura nos canais presenciais.

Gráfico 5 – Vendas por rede de vendas



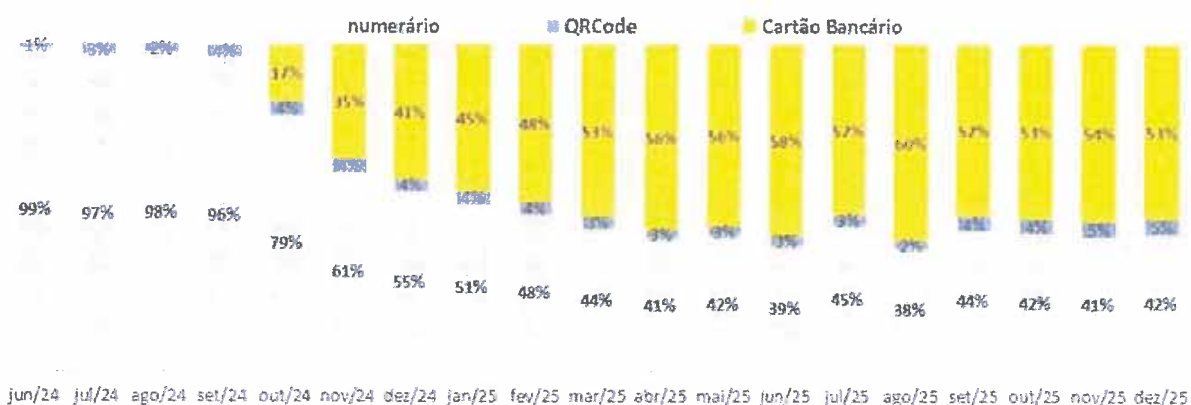
A aposta na digitalização de canais e processos foi visível além da evolução da app CARRIS Way, como o lançamento do novo serviço Cartão Online e, na manutenção da aposta da digitalização dos modos de pagamento relativamente ao modo de pagamento da tarifa de bordo, facto este que pode ser verificado no gráfico abaixo com a evolução da quota:

Relatório e Contas



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and the number '7'.

Gráfico 6 – Distribuição da quota de clientes de tarifa de bordo por modo de pagamento



4.4. Segurança de Exploração

A CARRIS manteve o foco na Segurança de Exploração (Safety), em particular, na sua componente rodoviária, através da implementação do seu plano “Estratégia de Segurança Rodoviária Zero-30”, e do desenvolvimento do seu Sistema de Gestão de Segurança Rodoviária (SGSR), criando assim as condições necessárias para a melhoria contínua dos indicadores de sinistralidade, bem como a redução dos respetivos impactos.

A CARRIS executou as medidas previstas no Plano Anual de Segurança de Exploração, com particular ênfase na temática da segurança rodoviária. Foi igualmente mantida a análise e o tratamento de dados das ocorrências, de acidentes e de incidentes, averiguando as respetivas causas e circunstâncias, e propondo medidas mitigadoras dos impactos negativos dos mesmos.

Para além da análise detalhada de todas as ocorrências de exploração, é efetuada, igualmente, a análise detalhada das reclamações recebidas, com impacto direto na Segurança Rodoviária, o que possibilita a identificação de comportamentos de risco rodoviário, os quais, por via da formação e da sensibilização, poderão ser corrigidos e irão promover a realização de um serviço público mais seguro.

Tal como previsto no plano estratégico referido, de forma a aumentar a segurança de exploração, são realizadas visitas técnicas a veículos de serviço público, em ambos os modos, podendo ser realizadas em serviço (contexto real de exploração), ou em parque (nas estações). Nas visitas técnicas em serviço, para além das condições técnicas do veículo, são observados aspetos relacionados com o perfil do percurso e do comportamento/atitude do tripulante, que possam elevar o risco de acidente, ou de incidente, incluindo os riscos relacionados com a vertente de “security”. No caso de visitas técnicas a viaturas em parque, observa-se o estado de conservação do material circulante. Os resultados destas visitas técnicas são comunicados, caso a caso, às áreas da empresa que têm a responsabilidade de agir sobre os aspetos negativos detetados, designadamente ao nível das áreas da manutenção e da operação. De referir que este tipo de visitas técnicas tem como objetivo anual a verificação de todos os

Relatório e Contas



veículos, que constituem a frota de serviço público, correspondendo a uma das medidas incluídas no plano de segurança da empresa. Neste domínio, durante 2025, foram realizadas 589 visitas técnicas a veículos de serviço público (543 a autocarros e 46 a elétricos sobre carril).

Ainda no domínio da criação de melhores condições de circulação, por mitigação do risco rodoviário, em 2025, foram emitidos 18 pareceres de Segurança Rodoviária, os quais foram remetidos para a CML, para análise e eventual implementação, na procura da oferta de um serviço mais seguro, do ponto de vista rodoviário.

NO âmbito da segurança (security) foram executadas intervenções estruturantes destinadas a resolver não conformidades históricas, reforçar a segurança técnica das instalações e assegurar melhor cumprimento do enquadramento normativo:

- Reorganização dos chaveiros gerais das portarias das estações de Santo Amaro, Pontinha e Cabo Ruivo;
- Levantamento de todas as não conformidades e oportunidades de melhoria, com definição de ações de mitigação das falhas e riscos identificados no âmbito do regime de Segurança Contra Incêndio em Edifícios (SCIE) em todas as cozinhas e bares da CARRIS;
- Alteração formal do Responsável de Segurança das instalações, passando a empresa a assumir essa função;
- Manutenção corretiva de 169 blocos autónomos e instalação de 376 novos sinais de emergência;
- Execução do Plano de Legionella com purgas trimestrais em 218 bocas de incêndio em todas as estações/Complexos;
- Execução do Plano de Legionella com purgas semanais, no último trimestre do ano, em 218 bocas de incêndio em todas as estações/Complexos;
- Instalação de sinalética regulamentar em todos os quadros elétricos, anulando esta não conformidade existente desde 2021;
- Resolução de anomalia em 20 Bocas de Incêndio sem água, assegurando conformidade total em Miraflores e Pontinha;
- Acompanhamento das inspeções regulares da ANEPC em Santo Amaro, Miraflores e Alta de Lisboa (todas aprovadas);
- Atualização profunda do Manual de Segurança de Posto, adaptado às novas exigências operacionais;
- Elaboração da NG0083 – Controlo de Acessos, em vigor desde 15MAI2025;
- Adoção do sistema de quadrículas da ANEPC para todas as estações e complexos, reforçando precisão e rapidez na localização de ocorrências pelas forças de proteção civil;
- Implementação definitiva dos sistemas de abertura automática de cancelas em Miraflores, Santo Amaro e Pontinha.

Foram introduzidos mecanismos permanentes de monitorização, uniformização e melhoria contínua:

- Parametrização dos acessos aos WC dos tripulantes (362 parametrizações) com tempo médio de resposta de 80 minutos;
- Criação do procedimento de revisão semanal da fixação dos extintores da frota, com reporte estruturado para correção das anomalias;

Relatório e Contas



7.
2
e
fmh

- Implementação da verificação quinzenal de conformidade SCIE, conforme o artigo 25.º do DL 220/2008, com reporte às direções responsáveis e correção sistemática das inconformidades;
- Aquisição e instalação de sinalética de CCTV em cumprimento da Lei 34/2013 e da Portaria 273/2013;
- Foi desenvolvido o Plano de Continuidade de Negócio e Resiliência Organizacional da CARRIS, em análise para a sua implementação;
- Redação do memorando para criação de normativo para utilização de imagens de CCTV e dados dos sistemas do controlo de segurança, com especial enfoque na sua admissibilidade em processos disciplinares;
- Redação de clarificação acerca de Avaliações de Impacto de Proteção de Dados, remetida à Encarregada de proteção de Dados da CARRIS;
- Desenvolvidos contactos para que a CARRIS integre a futura Rede Municipal de Comunicações de Emergência de Lisboa (que vai ser adquirida pela CML e gerida pelo SMPC de Lisboa).

A CARRIS consolidou a sua atuação num ecossistema interinstitucional especialmente difícil e complexo, promovendo maturidade operacional:

- Realização do Simulacro de Santo Amaro, com participação de equipas internas;
- Execução do Simulacro SEVESO no Complexo de Miraflores, cumprindo integralmente o DL 220/2008, Portaria 1532/2008 e DL 150/2015 com a participação do Comando dos Bombeiros de Algés na qualidade de observador;
- Participação nos exercícios finais dos Cursos de Ordem Pública e Operações Especiais da PSP/UEP, disponibilizando instalações, voluntários e veículos;
- Representação da CARRIS em duas reuniões do Comité de Segurança (Lisboa e Roma) da UITP, assegurando alinhamento estratégico com operadores e entidades internacionais;
- Realização de apresentação na UITP acerca dos acontecimentos, desafios e lições aprendidas durante o “apagão” na Península Ibérica;
- Colaboração com o Comité de Segurança da UITP no desenvolvimento de um documento estratégico sobre a segurança no sector dos autocarros (“Bus Security”), para apresentar aos órgãos da UITP, por entender ser um tema subvalorizado.

O ano de 2025 representou um marco no reforço das competências humanas e da maturidade das estruturas de emergência da CARRIS.

- Em colaboração com a DCH foi desenvolvida e implementada formação específica e adequada para os Delegados de Segurança das Estações e Complexos, estruturando um corpo de conhecimento uniforme, tecnicamente sustentado e alinhado com as exigências legais e operacionais;
- Paralelamente foi desenvolvido um programa de formação ministrada por especialistas dos Bombeiros de Algés para os trabalhadores que constam das estruturas de emergência das Estações/Complexos da CARRIS (1ª intervenção, utilização de extintores, 1ºs socorros, equipas de evacuação);
- As Estações e Complexos passaram a operar com um quadro comum de procedimentos, reduzindo erros, clarificando responsabilidades, melhorando as práticas de SCIE e a qualidade da segurança corporativa na CARRIS. O impacto direto observa-se na redução do risco global,

Relatório e Contas

na melhoria da articulação entre equipas e na evolução da empresa para um patamar superior de resiliência organizacional;

- Tiveram lugar dois incidentes de incêndio/princípio de incêndio, alvo de análise e elaboração de relatórios que foram dados a conhecer às Direções envolvidas, que demonstraram bom nível de maturidade, tanto na resolução de ocorrências desta natureza como no funcionamento da comunicação na estrutura de emergência.

4.5.Frota de Serviço Público

4.5.1. Situação Geral

No decorrer do ano de 2025, a CARRIS prosseguiu o processo de renovação da sua frota, com a aquisição de veículos mais modernos, confortáveis e com maior eficiência energética, sejam carros elétricos, sejam autocarros.

No que respeita à frota de autocarros, a CARRIS terminou o ano com 767, dos quais 430 a Diesel, 278 a GNC (Gás Natural Comprimido) e 59 Elétricos, repartidos pelas diversas tipologias. Da totalidade de 767 autocarros, a repartição por tipologia encontra-se feita por 67 minis, 57 médios, 527 Standard, 112 articulados e 4 veículos específicos para o serviço especial para passageiros com mobilidade reduzida (PMR), oferecendo à cidade de Lisboa uma diversidade de frota que vai ao encontro das necessidades e da exigência de conforto, fiabilidade e menor impacto ambiental para a Cidade.

No final de 2025, a CARRIS estava dotada de um total de 22 carros elétricos articulados, a que se juntam 38 carros elétricos históricos que diariamente realizam os serviços nas colinas de Lisboa.

Tabela 12 – Frota de Serviço Público

Ano	31.12.2024	31.12.2025
Autocarros	777	767
Standard	492	482
Standard Elétricos	42	45
Minis	69	67
Médios	57	57
Articulados	112	112
Serviço Especial - Passageiros Mobilidade	5	4
Elétricos	60	60
Remodelados	38	38
Articulados	22	22
Ascensores + Elevador	8	0
Total	845	827

Relatório e Contas



Handwritten notes in blue ink, including a circled '4.', a signature, and the number '10'.

A idade média da frota global de autocarros situou-se nos 11,7 anos, no final de 2025, sendo que os autocarros a diesel apresentavam uma média de idades de 16,6 anos. A substituição gradual da frota antiga e menos amiga do ambiente, permitirá reduzir a idade média global da frota e mitigar a pegada ambiental, contribuindo assim para uma transição energética sustentável, aumentando o conforto e fiabilidade dos autocarros, sem reduzir o nível de oferta para serviço público. De referir que a quilometragem média por autocarros se situou, no final de 2025, nos 590 mil km.

Em 2025, a CARRIS manteve a sua política de renovação de frota, tendo entrado ao serviço 4 autocarros MAN 19.250, adquiridos em dezembro de 2024 e os últimos 3 autocarros TOYOTA CAETANO e.City, do procedimento relativo a 30 veículos, iniciado ainda em 2024, todos da tipologia standard:

4.5.2. Manutenção da Frota de Autocarros

No decurso do ano de 2025, a CARRIS desenvolveu a atividade de manutenção e reparação de carroçarias dos veículos da frota de autocarros, através da prestação de serviços internos complementada com recurso a prestações externas, baseadas em contratos de manutenção celebrados para cada um dos 20 segmentos existentes.

Procedeu-se a grandes reparações gerais de carroçaria em alguns segmentos, incidindo em autocarros de tipologia *standard*, em segmentos adquiridos em 2009. Estas grandes reparações foram promovidas por forma a aumentar a vida útil do bem, de forma a manter o bom estado de condição da carroçaria e o conforto dos passageiros por mais anos.

Importa ainda referir que o processo de investimento levado a cabo pela CARRIS, na procura de inovações que melhorem a operação e a manutenção e facilitem o processo de transição energética das frotas de pesados de passageiros, levou a que, no ano 2024, a CARRIS obtivesse a Certificação Energética da Adene MOVE+.

Tabela 13 – Reparações de Carroçaria

Reparações de Carroçaria (n.º)	2024	2025	Var.	
			Abs.	%
Interna	20	10	-10	-50,0
Externa	0	8	8	100,0
TOTAL	20	18	-2	-10,0

Relatório e Contas



[Handwritten signature and initials in blue ink]

Tabela 14 – Custos de Manutenção da Frota de Autocarros²

	2024	2025	Var.	
			Abs.	%
Custo de Manutenção do Modo Autocarro (€)	19 663 820	18 041 360	-1 622 460	-8,25

4.5.3. Frota de Carros Elétricos

A CARRIS prosseguiu, em 2025, o plano de reparações gerais dos carros elétricos tendo sido reparados 7 elétricos remodelados. Foram ainda efetuadas duas reparações gerais de ascensores, do Bica e do Lavra.

Deu-se igualmente continuidade à manutenção corrente dos veículos da frota de elétricos.

Tabela 15 – Custos de Manutenção do Modo Elétrico³

	2024	2025	Var.	
			Abs.	%
Custo de Manutenção da Frota de Elétricos/Ascensores/Elevador(€)	3 457 086	4 287 999	830 913	24,04
Custo de Manutenção das Infraestruturas do Modo Elétrico(€)	1 506 659	1 874 275	367 616	24,40

4.6. Infraestruturas de Tração Elétrica

4.6.1. Energia e Rede aérea

Durante o ano de 2025 prosseguiu-se a atividade de manutenção e melhoramento da infraestrutura da rede aérea de forma a manter os níveis de operação e de segurança, tendo sido substituídos 1.071 m de fio de contacto. Mantiveram-se assim os padrões de qualidade do serviço, traduzidos pela disponibilidade da rede aérea, cujo valor atingiu cerca de 100%.

² Os custos constantes desta tabela englobam não apenas os relacionados com fornecimentos e serviços externos necessários à manutenção dos autocarros, mas também os custos de estrutura da Direção de Manutenção de Autocarros.

³ Os custos constantes desta tabela englobam não apenas os relacionados com fornecimentos e serviços externos necessários à manutenção dos elétricos, mas também os custos de estrutura da Direção de Manutenção de Elétricos.

Relatório e Contas



7.
2
90
fm

4.6.2. Via-férrea

Para além dos trabalhos desenvolvidos em colaboração com entidades externas, no âmbito das obras da CML, foram executadas regularmente as ações de manutenção da via, com limpeza dos carris e lavagem/lubrificação de todos os aparelhos de via, de modo a garantir as necessárias condições de segurança para circulação dos elétricos.

No que se refere à conservação da via-férrea e seus aparelhos, foram efetuadas as seguintes intervenções, entre outras:

- Renovação de linha – 82,50 m
- Limpeza de agulhas – 5.272 un
- Lubrificação de agulhas – 15.737 un
- Afinação de agulhas – 891 un
- Reparação de agulhas – 61 un
- Limpeza de sumidouros e caixas de visita – 727 un
- Limpeza de canal do carril – 544,50 km
- Reparação de juntas de carril (calos) – 58 un
- Reperfilagem de carril com soldadura/limagem – 151,8 m

Estas ações contribuíram para a manutenção das condições de operacionalidade e de segurança e para o prolongamento da vida útil dos equipamentos desta infraestrutura.

Mantiveram-se os padrões de qualidade do serviço, traduzidos pela disponibilidade da via-férrea, cujo valor atingiu cerca de 100%.

4.6.3. Colaboração com Entidades Externas

A CARRIS tem vindo a colaborar com diversas entidades, nomeadamente nas investigações ao Acidente do Ascensor da Glória e na renovação e expansão da rede de elétricos, com destaque para a cooperação estreita que existe com a CML neste âmbito.

Foi também mantido o trabalho de articulação ao nível de projeto e intervenções na via pública para a compatibilização da rede de elétricos com as obras em curso na Cidade, de que são exemplo as intervenções do Plano Geral de Drenagem de Lisboa e da Expansão da rede do Metro (Linha Vermelha e Linha Verde).

4.7. Novos Projetos Estruturantes

A CARRIS encontra-se a desenvolver novos projetos estruturantes para a Cidade de Lisboa e para a mobilidade em Transportes Públicos Coletivos, sendo de destacar os seguintes:

Relatório e Contas



Cidade Carris

No seguimento da estratégia de intervenção na Estação de Santo Amaro foi criada uma equipa pluridisciplinar que elaborou uma proposta urbanística para os terrenos afetos à CARRIS, no âmbito da respetiva Unidade de Execução e do Plano de Urbanização de Alcântara.

Com este projeto pretende-se implementar uma nova solução urbana para os terrenos de Santo Amaro, garantindo, por um lado, as necessárias condições para o funcionamento do Parque de Material e Oficinas dos elétricos, através da sua expansão, incorporando o novo Museu da Carris e um centro de inovação, e, por outro, a compatibilização com os objetivos dos instrumentos de gestão territorial vigentes para aquela zona, abrindo este espaço à cidade e integrando-o de forma mais harmoniosa na malha urbana.

No final de 2025 foi apresentada ao Município a proposta da Unidade de Execução, projeto esse que será desenvolvido incorporando o conteúdo dos pareceres que vierem a ser emitidos pelo Município.

Extensão do Elétrico 15

O projeto prevê a constituição de uma linha de elétrico rápido ao longo do arco ribeirinho, estendendo o serviço da Praça de Santa Apolónia até ao Parque Tejo, com o objetivo de potenciar a mobilidade neste eixo da cidade de Lisboa, através de uma solução de Transporte Coletivo em Sítio Próprio eficiente, competitiva e atrativa. Esta nova linha foi designada por Linha 16E, a qual reaviva a antiga linha 16 que ligava os Jerónimos ao Poço do Bispo

Durante o ano de 2025 desenvolveram-se o Programa Base do projeto de execução e o respetivo Estudo de Impacte Ambiental (EIA). Este estudo integrará não só o referido Programa Base como, também, os estudos realizados este ano, e que foram o Estudo de Impacte de Tráfego, o estudo de viabilidade das soluções mais adequadas para a travessia do Viaduto de Santa Apolónia, os quais serão necessários para iniciar o processo de Avaliação Ambiental do Corredor da Linha 16E como, também, para incorporar o Programa de Concurso da contratação do Projeto de Execução.

Linha Ocidental

O projeto prevê a criação de uma linha de Transporte Público Coletivo em Sítio Próprio entre os concelhos de Lisboa e Oeiras, pretendendo-se que esta linha seja sustentável, eficiente e ajustada à procura. No entanto, em consequência dos resultados de novos Estudos de Procura, realizados em 2025, o traçado inicial que conectava Algés e Miraflores com a Linha Vermelha do Metro de Lisboa no novo interface de Alcântara, foi alargado para incluir igualmente uma ligação à Estação de comboio de Benfica e à Estação do Metropolitano no Colégio Militar. Neste sentido, foi lançado um procedimento para elaboração do Programa Base e Estudo Prévio que inclui a elaboração do Estudo de Impacte Ambiental para o traçado que resultou do referido Estudo de Procura, bem como os procedimentos relativos ao Estudo de Tráfego e Levantamento Topográfico.

Linha da Alta de Lisboa

Este projeto decorre da aprovação do Plano de Urbanização do Alto do Lumiar, dando seguimento ao disposto no PDM como corredor de Transporte Público Coletivo em Sítio Próprio. De acordo com os

Relatório e Contas



7.
P
JO.
Jm

estudos mencionados, apontou-se para a criação de uma linha de transporte similar a metro ligeiro de superfície a qual se desenvolverá entre a zona norte da Alta de Lisboa e, numa primeira fase, a Estação Ferroviária de Entrecampos.

Dado que esses estudos foram realizados há alguns anos, decidiu-se promover a realização de um estudo de procura, o qual incorpora nesta linha, as alterações decorrentes da futura linha circular do metropolitano (a qual altera a tipologia do serviço existente), a avaliação da viabilidade técnica do traçado proposto, a quantificação dos benefícios sociais e ambientais e a Avaliação preliminar Custo-Benefício (ACB), instrumentos essenciais para a identificação da tipologia do serviço / modo de transporte a adotar.

Incluída neste empreendimento, encontra-se a nova Estação da Alta de Lisboa, cujo processo foi objeto de deliberação dos órgãos municipais sob a proposta 858/CM/2020 – “Desafetação do domínio público para o domínio privado municipal de dois antigos leitos de via pública e celebração de contrato-promessa de direito de superfície, a favor da CARRIS” que originou a deliberação 064/AML/2021 de 2 de fevereiro da Assembleia Municipal de Lisboa.

Novo Plano da Rede e dos Serviços da CARRIS

A atual rede e serviços da CARRIS resulta de um processo contínuo de adequação da oferta às necessidades de deslocação na cidade de Lisboa.

Em 2005 a CARRIS lançou um estudo aprofundado, que lhe permitiu implementar a partir de setembro 2006 uma reestruturação faseada da sua rede e serviços, a “Rede 7”, que adaptava a sua oferta às novas dinâmicas da mobilidade resultantes, nomeadamente, das expansões da rede do Metro de Lisboa (expansão do Metro a Odivelas, Amadora, Santa Apolónia e São Sebastião) e do surgimento de um conjunto de novas polaridades funcionais na cidade de Lisboa (Alta de Lisboa, Parque das Nações, Pólo Universitário da Ajuda, entre outras). Desde 2010, ano em que se procedeu à implementação da 4ª e última fase da Rede 7”, apenas têm sido feitos ajustes pontuais à rede da CARRIS, a qual carece de uma reavaliação global.

Em 2025 foi iniciado o desenvolvimento de um estudo para caracterizar e analisar a evolução exetável da procura, com base na geração de uma matriz O/D que fundamentará as propostas de atualização / otimização da rede CARRIS, bem como desenvolver e avaliar cenários fundamentados de ajustamentos da atual rede e serviços da CARRIS que permitam dar resposta às dinâmicas de mobilidade na cidade de Lisboa com projeção na Área Metropolitana de Lisboa.

A nova rede e serviços a prever permitirá ainda consolidar e reforçar a complementaridade modal com os restantes modos de transportes, nomeadamente com o plano de expansão do Metro de Lisboa, a rede urbana da CP, as redes de autocarros suburbanos e os novos modos de transporte emergentes, nomeadamente o modo bicicleta.

Relatório e Contas



4.8. Museu da CARRIS

O Museu da CARRIS, inaugurado a 12 de janeiro de 1999, visa preservar o valioso acervo da Empresa e divulgar o seu papel integrante e imprescindível, no desenvolvimento da cidade de Lisboa. Tem vindo, cada vez mais, a marcar presença no panorama museológico nacional, e em especial municipal, através de uma viagem emocionante no tempo, contando histórias do quotidiano de um povo, que ficam retidas na memória da cidade e dos veículos da CARRIS.

O ano de 2025, surge na sequência das celebrações do 25º aniversário do Museu da Carris. Foi um ano em que se procurou a consolidação dos números, em que se apostou em menos eventos e se promoveu a evolução do trabalho do Serviço Educativo na cativação de públicos e de projetos inovadores.

Deu-se, paralelamente, a continuidade à recuperação de espaços museológicos, tendo-se procedido à troca de quatro portões da fachada do Núcleo 2.

O Autocarro nº76, recentemente recuperado, esteve presente na Motor Clássico de Lisboa, exposição promovida pelo Museu do Caramulo.

O Museu da CARRIS manteve o compromisso com o seu propósito social através da Bolsa de Responsabilidade Social, tendo recebido visitas de diversas associações, e cerca de 300 visitantes em visitas orientadas gratuitas. Mais, apoiou através de ações de sensibilização, o projeto de mobilidade escolar – Amarelo.

Setembro, por norma, é o mês em que a CARRIS celebra o Aniversário aproveitando o Museu como palco e é, também, a época em que se realiza o Desfile dos Clássicos do Museu da Carris. Planeava-se uma exposição em parceria com a GAU que ligava dois espaços da cidade com intervenções artísticas. Contudo, setembro de 2025 ficou marcado pelo acidente ocorrido no Ascensor da Glória e estes eventos foram cancelados.

Também inscrita na vertente da Responsabilidade Social, o Museu promove a ação do Elétrico de Natal da CARRIS que se realiza desde 1980. Esta ação é, especialmente, dedicada a grupos escolares e contemplou a encenação de um conto clássico de Natal e uma atividade criativa no interior do elétrico, realizada por monitores do Serviço Educativo do Museu da CARRIS. Em 2025, o valor do donativo correspondeu a 2,5€ por criança, sendo o total do valor entregue diretamente a uma associação. O Elétrico de Natal mobilizou cerca de 2160 crianças no âmbito escolar, num total aproximado de 4000 pessoas que aderiram a esta ação. Este ano esta iniciativa contou com a parceria da Faber-Castell, Edding e Livros Horizonte.

O Museu da CARRIS continuou ainda a apostar na programação do Serviço Educativo para os vários públicos – crianças, jovens, escolas, famílias, seniores e pessoas com necessidades específicas, procurando consciencializar o público para a existência da coleção e do património da CARRIS, bem como realçar a sua importância na evolução da morfologia da cidade, do desenvolvimento tecnológico e na sua história. Este foi um ano de consolidação e fidelização de públicos, registando, novamente, um crescimento, na ordem dos 18%. Mantendo disponível um leque de visitas orientadas, jogos e temáticas e oficinas didáticas vocacionadas para o público escolar e grupos informais provindos de associações ou, até mesmo empresas, bem como para o público-geral com enfoque nas famílias. Dentro deste âmbito

Relatório e Contas



F.
90,
Am

manteve-se a oferta e a forte adesão às festas de aniversário no Museu e às oficinas de interrupção letiva, onde este ano foram recebidas mais duas entidades parcerias - o Leroy Merlin e o Sporting.

Se no global da receita e visitantes houve uma descida de 1,7% também justificada pela comparação a um ano de celebração repleto de atividades gratuitas e com uma programação ambiciosa traduzindo-se num ano de evidente crescimento. Na vertente educativa houve um aumento da receita. Na loja do Museu, onde se procurou corresponder à procura e às tendências do mercado, atualizando os artigos disponíveis, verificou-se uma melhoria de resultados.

De grande importância para a divulgação do Museu da Carris junto da comunidade escolar foi a realização do evento Desafios d'Arte. Contabilizaram-se mais de 1000 trabalhos elegíveis a concurso. Este evento, que reúne professores e alunos de todo o país, contou com a presença de 350 pessoas, representando os 1.º, 2.º, 3.º ciclos e, este ano, o ensino secundário do segmento público e privado.

O Museu manteve-se como palco de eventos internos e externos, sendo um cartão de visita da empresa, saindo, bastas vezes, do seu território e percorrendo as ruas através do material circulante da coleção, visando, simultaneamente, a sua preservação e atividade.

RELATÓRIO
E CONTAS

2025

05

RECURSOS
HUMANOS

Relatório e Contas



[Handwritten signatures and initials in blue ink]

5. RECURSOS HUMANOS

O Capital Humano da CARRIS é o ativo principal da empresa: Nesse pressuposto o modelo de gestão de competências e de objetivos, visa alinhar as atividades dos colaboradores aos objetivos estratégicos da Empresa de forma a contribuir para a sustentabilidade da organização.

Em 2025, a CARRIS continuou a reforçar o quadro de efetivos, com o propósito de garantir os objetivos traçados e a operacionalidade da empresa. Nesse sentido, e ainda que não tenha sido atingida a meta prevista para o recrutamento de tripulantes, foram admitidos, nos quadros da empresa, 279 trabalhadores - 98 Motoristas de Serviço Público (MSP) e 10 Guarda-Freios (GF), bem como 30 oficiais e 28 Técnicos Superiores. A par, foram integrados na CARRIS em 01 de janeiro de 2025 113 oficiais que transitaram da empresa participada Carrisbus. Ocorreram ainda, neste ano, 4 cedências à CARRIS.

A gestão do Capital Humano Carris integra processos de reconversão profissional, destinados a trabalhadores oriundos da área operacional, com especial enfoque da área de tráfego, que, em sequência da avaliação pela Medicina do Trabalho, são considerados inaptos definitivos para o exercício da função de origem. Assim, no período em análise, foram concluídos 24 processos de reconversão, assegurando-se a reintegração dos trabalhadores em funções compatíveis com as suas capacidades e com as necessidades da empresa.

O Apoio Social Carris, ferramenta estruturante da gestão do capital humano, assume um papel determinante na mitigação de riscos psicossociais, promoção do bem-estar organizacional e consolidação de uma cultura assente na proximidade, responsabilidade e cuidado.

A empresa caracteriza-se por uma elevada exposição pública por parte dos tripulantes, incidentes críticos e exigências permanentes de serviço, pelo que o Apoio Social procura reforçar a sua intervenção, assegurando respostas céleres e articuladas às necessidades identificadas, privilegiando a identificação precoce de fatores de risco psicossocial e a implementação de mecanismos estruturados de acompanhamento contínuo, tornando-se, assim, um pilar estratégico da sustentabilidade social da Empresa.

Tabela 16 – Apoio Psicossocial

Ano	2024	2025
Tripulantes	113	165
Outros trabalhadores	29	70
Total de acompanhamentos	142	235

Relatório e Contas

R.
[Handwritten signature]

5.1. Evolução do Efetivo

No ano de 2025, o Efetivo Global da Carris, registou um aumento de 5,2%. No entanto, excluindo os colaboradores que foram integrados da Carrisbus, o aumento real foi apenas de 0,7%, tendo as admissões de trabalhadores sido superior em 17 em relação ao volume de saídas.

Tabela 17 – Efetivo CARRIS a 31 de dezembro

Ano	2024	2025
Efetivo Global	2 505	2 635
Tripulantes	1 823	1 820
Quadros Superiores	160	181
Outros	522	634

5.2. Política Salarial

O processo de negociação coletiva envolveu todos os sindicatos outorgantes dos Acordos de Empresa (AE1). Este processo resultou numa revisão parcial dos Acordos, com todas as Organizações Sindicais, sendo que o Regulamento de Carreiras Profissionais, parte integrante dos referidos Acordos, foi integralmente revisto. Desta revisão resultaram aumentos salariais nas tabelas remuneratórias, bem como melhorias significativas em outras cláusulas de expressão pecuniária. Ao nível das carreiras profissionais foi possível garantir avanços significativos, nas evoluções, de todas as categorias profissionais.

Com o propósito de reconhecer o mérito dos trabalhadores que exercem a função de Motoristas de Serviço Público e Guarda-Freio, em 2025, foi atribuído um prémio monetário de reconhecimento de desempenhos de excelência, abonado semestralmente.

5.3. Formação

Em 2025, a empresa assegurou um forte investimento na formação contínua, como instrumento de valorização do capital humano, reforço da segurança operacional e suporte à eficiência e continuidade do negócio.

Durante o exercício, foram registadas 3.573 participações em ações de formação, abrangendo 1.641 colaboradores, o que evidencia uma utilização intensiva e recorrente da formação como ferramenta de desenvolvimento.

Relatório e Contas

O volume global de formação ascendeu a 91.145 horas, traduzindo-se numa média aproximada de 55,6 horas de formação por trabalhador, indicador que reflete um nível elevado de capacitação contínua, particularmente relevante num contexto operacional exigente.

A distribuição da formação esteve fortemente concentrada em áreas críticas para a atividade, com destaque para Serviços de Transporte, que representou aproximadamente 71,9% do total das horas de formação realizadas, seguindo-se as áreas de Enquadramento na Organização (7,5%), Desenvolvimento Pessoal (6,0%) e Segurança e Higiene no Trabalho (3,4%). Esta orientação confirma o alinhamento da política de formação com as necessidades operacionais, os requisitos regulamentares e a gestão do risco.

Uma parte significativa da formação realizada teve carácter obrigatório, contribuindo diretamente para a prevenção de acidentes, a redução do risco operacional e o cumprimento das obrigações legais aplicáveis à atividade. Paralelamente, a empresa assegurou o acesso transversal à formação, promovendo a atualização de competências e a valorização profissional dos trabalhadores.

Salienta-se, também, o desenvolvimento da formação inicial, orientada para a integração e qualificação de trabalhadores para funções operacionais críticas, designadamente Tripulantes, assegurando o cumprimento dos requisitos técnicos, comportamentais e de segurança, adequados ao desempenho das funções.

Em síntese, a formação em 2025 constituiu-se como um fator relevante de suporte à performance operacional, à segurança e à sustentabilidade do negócio, reforçando a capacidade da organização para responder aos desafios atuais e futuros.

Tabela 18 – Formação

Ano	2025
Horas	91 145
Participantes	3 573
Taxa de Formação (%)	21,2

5.4. Indicadores de Prestação do Trabalho

5.4.1. Taxa de Absentismo

Em 2025, as ausências ao serviço, registaram um decréscimo de 0,52 p.p., conforme tabela infra:

Relatório e Contas

4.
[Handwritten signatures]

Tabela 19 – Absentismo em sentido lato

Ano	2024	2025
Horas	525 022	518 770
Taxa de Absentismo Global	11,6%	11,1%

À semelhança dos anos anteriores, as ausências por doença continuam a ser o principal fator a contribuir para o absentismo, verificando-se um decréscimo marginal em todos os indicadores (em 2025 verificaram-se também alguns períodos de Greve com natural impacto neste indicador).

Tabela 20 – Absentismo detalhado

Ano	2024	2025
Doença	6,96%	6,67%
Acidentes de Trabalho	0,9%	0,9%
Faltas Injustificadas	0,2%	0,2%
Faltas Justificadas	3,0%	2,9%
Taxa de Absentismo Global	11,6%	11,1%

5.4.2. Trabalho Suplementar

Em 2025, manteve-se, a tendência de crescimento do volume do recurso a trabalho suplementar, com especial impacto, na área do tráfego

Tabela 21 – Trabalho suplementar

Ano	2024	2025
Horas (10 ³)	397,0	481,0
Custo (10 ³ €uros)	6 134	7 813
Taxa de Trabalho Suplementar	9,0%	10,4%

Relatório e Contas



5.4.3. Segurança e Saúde no Trabalho (SST)

Com o propósito da promoção da segurança e saúde dos trabalhadores CARRIS, a empresa incorpora nas suas práticas um acompanhamento próximo, tanto na vertente preventiva, como na vertente curativa, alinhando a gestão com os princípios de sustentabilidade e bem-estar organizacional.

Nesse sentido, em 2025, a CARRIS garantiu um acompanhamento sistemático aos trabalhadores sujeitos a níveis de exposição acrescida, resultantes de patologias identificadas ou de fatores intrínsecos aos respetivos postos de trabalho.

Ao longo do ano, foram realizadas avaliações e visitas técnicas aos diversos locais de trabalho, em horários diurnos e noturnos, com o objetivo de assegurar a identificação antecipada de perigos, a análise e controlo dos riscos associados e a implementação de medidas preventivas e corretivas adequadas. Estas ações visaram reforçar os níveis de conformidade com os requisitos legais e normativos aplicáveis, bem como promover condições de trabalho seguras e sustentáveis.

No âmbito da Medicina do Trabalho, foram realizados os exames de saúde previstos na legislação – periódicos, ocasionais e de admissão – sempre acompanhados pela consulta de enfermagem do trabalho.

Tal como nos anos anteriores, no campo de ação da medicina curativa, além das consultas de clínica geral, a CARRIS facultou internamente consultas de especialidades de urologia e psiquiatria. Complementarmente foram realizados rastreios preventivos para patologias como cancro da próstata, diabetes e hipertensão arterial (HTA). Com o apoio da especialidade de psiquiatria foi possível manter consultas de cessação tabágica.

A atividade médica além dos serviços internos, mantém protocolos com entidades externas, abrangendo consultas de especialidade e medicina física de reabilitação. Adicionalmente, foi mantida a oferta de consultas e tratamentos de osteopatia e nutrição, que continuaram a apresentar elevada procura por parte dos trabalhadores.

Ao nível das atividades de Segurança no Trabalho, em 2025 foi realizada a avaliação da exposição aos riscos profissionais, a conformidade legal e a promoção de uma cultura de segurança sendo de destacar a realização de auditorias às condições de trabalho e realização de avaliações técnicas.

Em cumprimento das exigências legais foi desenvolvido o “Inquérito de Consulta aos Trabalhadores em matéria de SST”, cujos resultados foram analisados estatisticamente e divulgados internamente.

5.4.4. Sinistralidade Laboral

Em 2025, no âmbito da Sinistralidade Laboral, verificou-se um aumento de 29,1% dos acidentes de trabalho, em comparação com o ano anterior. Como se tem verificado e dado que se trata da categoria predominante na empresa, 59% dos acidentes envolveram tripulantes.

Com a integração, na CARRIS, dos trabalhadores (áreas oficiais) da participada Carrisbus, os indicadores de sinistralidade da empresa agravaram, sendo que 19% dos acidentes, foi neste universo de trabalhadores.

Relatório e Contas



4.
P
P
P
P

Os acidentes "in itinere" representam 30% do indicador, sendo a causa com maior expressão, destacando-se, neste âmbito, os acidentes de viação com motociclo (53%).

As quedas, escorregamento e tropeções emergem como a segunda principal causa de acidentes de trabalho, totalizando 24 acidentes (16%), seguindo-se as agressões, com 16 acidentes (11%).

Gráfico 7 - Número de Acidentes de Trabalho por Áreas Funcionais

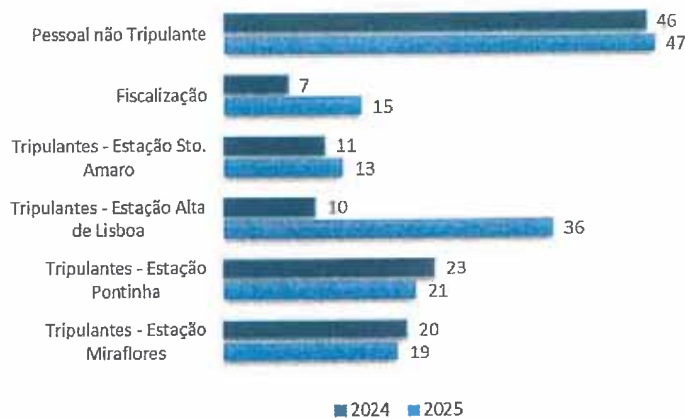
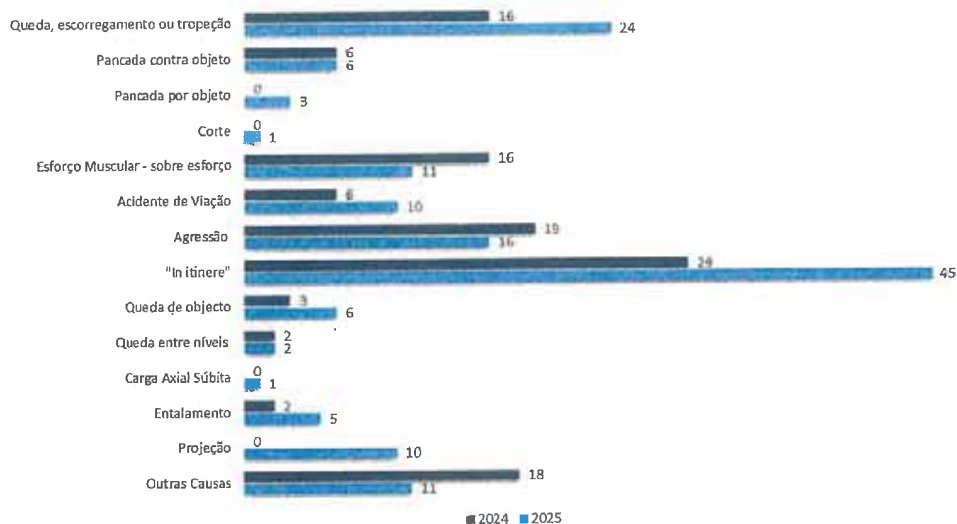


Gráfico 8 – Tipologia dos Acidentes de Trabalho



Relatório e Contas



[Handwritten signatures and initials in blue ink]

5.4.5. Saúde

A assistência clínica efetuada nos serviços de saúde internos abrange a Medicina Curativa, Consultas de Especialidade, Medicina do Trabalho e Serviços de Enfermagem, complementados por protocolos com entidades externas, quer em consultas de especialidade, quer em Medicina Física de Reabilitação.

Tabela 22 – Número de consultas realizadas, por tipo

Ano	2024	2025
Consultas Medicina Curativa	4 885	3 992
Consultas de Especialidades	1 082	1 285
Medicina no Trabalho - Trabalhadores	3 217	2 927
Medicina no Trabalho - Candidatos	283	314
Total de consultas	9 467	8 518

Em 2025, no âmbito de Medicina do Trabalho, foram realizadas 2.927 consultas, entre Periódicos e Ocasionais, refletindo o compromisso da Empresa com a promoção da saúde e bem-estar dos seus trabalhadores. Já ao nível da atividade clínica de Medicina Curativa, entre clínica geral e as especialidades, houve uma ligeira diminuição da procura, tendo-se realizado 5.277 consultas.

5.4.6. Comunicação interna

Ao longo do ano 2025, foram promovidas várias ações no âmbito da Comunicação Interna, dando continuidade à estratégia implementada no ano anterior.

O portal MyCarris (a plataforma interna que reúne o acesso a diversas aplicações e aos conteúdos informativos da Empresa) continuou a reunir, com frequência, publicações, notícias e novidades.

O WhatsApp continuou a ser a plataforma eleita para enviar, a todos os trabalhadores, de forma segmentada por interesse, as informações mais relevantes.

O grande objetivo das iniciativas de Comunicação Interna passou por envolver e potenciar a proximidade entre os colaboradores, as áreas e as direções da CARRIS e dar a conhecer em primeira mão as principais novidades da Empresa.

RELATÓRIO
E CONTAS

2025

06

ANÁLISE
ECONÓMICA
FINANCEIRA

90 R.
A

AM

Relatório e Contas



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large 'Z.' at the top right, a signature in the middle, and 'JM' at the bottom.

6. ANÁLISE ECONÓMICA E FINANCEIRA

6.1. Conjuntura económica 2025 e cenário 2026-2028

A atividade económica em Portugal deverá crescer 2,0% em 2025, de acordo com as previsões do Banco de Portugal, que estima um crescimento de 2,3% em 2026, 1,7% em 2027 e 1,8% em 2028.

Os impactos resultantes de um contexto externo de incerteza e de valorização do euro têm sido mitigados por medidas internas de melhoria das condições financeiras, aumento dos fundos europeus e uma política orçamental expansionista. O mercado de trabalho regista níveis de emprego máximos, com uma taxa de desemprego historicamente reduzida. Contudo, o baixo crescimento demográfico e a redução dos fluxos migratórios poderão constituir uma limitação à evolução do emprego, cujo crescimento anual médio não deverá ultrapassar 0,6% e da atividade.

A inflação em 2025 foi de 2,3% (fonte: INE), prevendo-se que continue esta trajetória descendente, devendo estabilizar em valores próximos de 2% no próximo triénio.

No que se refere às finanças públicas, as projeções do Banco de Portugal apontam para um saldo orçamental equilibrado em 2025, prevendo deterioração dos saldos orçamentais no triénio seguinte. Estas previsões poderão vir a ser agravadas, devido ao impacto das recentes tempestades no crescimento da despesa pública.

Para 2026 é de destacar, pela positiva, a continuidade da aposta na descarbonização dos transportes públicos, refletida no OE 2026 com reforço de verbas para apoio ao investimento na introdução de veículos de emissões nulas.

Com sinal contrário, a realidade atual do mercado laboral – baixa taxa de desemprego associada a uma pressão elevada dos custos salariais – comporta dificuldades acrescidas para as empresas do sector, considerando as necessidades de recrutamento e renovação do quadro para resposta a uma crescente procura de transporte público.

Salienta-se, ainda, a tendência para a desaceleração da taxa de crescimento do sector do turismo, iniciada em anos anteriores. Assim, na zona da Grande Lisboa, as dormidas cresceram 2,4⁴%, uma redução de 1,3 pp face ao ano anterior.

Destacam-se de seguida os principais vetores do desempenho económico e financeiro da CARRIS no período em apreço:

- Continuidade no investimento para reforço e modernização da frota de serviço público;
- Recuperação dos rendimentos de serviço público;
- Internalização dos serviços de manutenção e reparação da frota, prestados pela participada Carrisbus. Esta operação, ocorrida no início de 2025, visou melhorar e racionalizar os processos existentes, permitindo ganhos de eficiência numa atividade crucial para o serviço prestado.

⁴ Fonte: INE, dezembro de 2025 – Estatísticas rápidas

Relatório e Contas

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

6.2. Análise de resultados da empresa

Tabela 23 – Demonstração de Resultados (10³€)

RENDIMENTOS E GASTOS	2024	2025	Var.	
			Abs.	%
Vendas e Prestações de Serviços	124 296	128 603	4 307	3,5
Prestação de Serviço Público	122 869	126 320	3 452	2,8
Vendas e Prestação de Serviços - Outros	1 427	2 283	855	59,9
Compensações Serviço Público ¹	30 570	33 006	2 436	8,0
Trabalhos para a própria entidade	239	235	-4	-1,7
Outros rendimentos	20 243	22 173	1 930	9,5
Rendimentos Operacionais	175 348	184 017	8 669	4,9
Custo das Mercadorias Vendidas e Consumidas	-16 768	-20 276	-3 508	20,9
Fornecimentos e Serviços Externos	-41 770	-34 650	7 121	-17,0
Gastos com Pessoal	-94 017	-106 841	-12 824	13,6
Outros gastos	-791	-790	1	-0,1
Gastos Operacionais	-153 346	-162 557	-9 211	6,0
Resultado Operacional da Atividade Transporte (EBITDA)	22 002	21 460	-542	-2,5
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-21 940	-21 760	180	-0,8
Indemnizações por rescisão	-50	-155	-105	210,0
Imparidade de investimentos depreciables/amortizáveis (perdas/reversões)	55	-1	-56	-102,2
Aplicação do Método Equivalência Patrimonial	967	-366	-1 334	-137,9
Provisões (aumentos/reduções)	-942	654	1 596	-169,4
Diferenças de câmbio	0	0	0	0,0
Resultado Operacional	92	-169	-260	-284,3
Juros e rendimentos similares obtidos	582	413	-169	-29,0
Juros e gastos similares suportados	0	0	0	0,0
Resultado financeiro	582	413	-169	-29,0
Resultado antes de impostos	674	245	-429	-63,7
Imposto sobre o rendimento	-123	410	533	-433,5
Resultado líquido do período	551	655	104	18,9

6.2.1. Resultado Líquido

O Resultado Líquido de 2025 ascendeu a 0,65 milhões de euros, representando um acréscimo de 0,1 milhões de euros relativamente ao resultado de 2024.

Para esta variação, concorreram essencialmente os seguintes fatores:

- Pela positiva, o aumento dos Rendimentos Operacionais em 8,7 milhões de euros;
- Pela negativa, o acréscimo dos Gastos Operacionais em 9,2 milhões de euros;
- A reversão de provisões constituídas em anos anteriores, devido ao termo dos riscos provisionados, e os ganhos decorrentes da aplicação dos excedentes de tesouraria permitiram o equilíbrio do resultado do exercício.

Relatório e Contas



6.2.2. Resultado operacional da atividade de transportes (EBITDA)

A CARRIS apurou no exercício de 2025 um EBITDA da atividade de transporte no montante de 21,5 milhões de euros, registando um decréscimo de 0,5 milhões de euros (2,5%) face ao ano anterior.

Esta redução decorre do facto de os gastos do período crescerem mais do que os rendimentos, conforme se detalha de seguida:

- Os rendimentos operacionais somam 184 milhões de euros, um aumento de €8,7 milhões (4,9%) face a 2024;
- Os gastos operacionais (sem depreciações) somam 162,6 milhões de euros, um aumento de €9,2 milhões de euros face a 2024 (+6%).

Analisando os rendimentos do serviço público, verifica-se um crescimento de €3,5 milhões de euros (2,8%) nas receitas do serviço de transporte, enquanto as compensações de serviço público, com um acréscimo de 2,4 milhões de euros, registam um aumento de 8%.

Do lado da despesa, a evolução deve-se sobretudo ao crescimento registado nos Gastos com Pessoal, que supera os €12,8 milhões de euros, parcialmente compensado pela redução de 7 milhões de euros nos gastos com Fornecimentos e Serviços Externos. Acresce, ainda, o aumento de 3,5 milhões de euros nos consumos de materiais, essencialmente para manutenção de veículos. Estas variações, cuja soma impacta os gastos da Carris em €9,2 milhões de euros, decorrem de dois fatores principais:

- i. a transferência do pessoal e armazéns da participada Carrisbus, cuja atividade foi absorvida pela CARRIS;
- ii. a necessidade de reforçar o quadro de efetivos e os aumentos decorrentes dos acordos salariais.

6.2.3. Resultado operacional

O Resultado Operacional é negativo, no valor de -0,17 milhões de euros, correspondendo a uma redução de 0,26 milhões de euros face ao valor apurado em 2024.

Para este resultado, além dos contributos já referidos nos pontos anteriores, destacam-se os seguintes fatores:

- i. A rubrica Depreciações/Amortizações regista um valor total de 21,8 milhões de euros, uma redução de 0,18 milhões de euros face ao valor contabilizado em 2024;
- ii. Reversão/utilização das provisões em 1,6 milhões de euros, em resultado da diminuição dos valores estimados com responsabilidades futuras, relacionadas com processos judiciais em curso;
- iii. O reconhecimento, pelo método da equivalência patrimonial, dos resultados negativos da participada CARRISTUR, no valor de -0,37 milhões de euros, o que representa uma variação negativa de 1,33 milhões euros face a 2024.

Relatório e Contas

6.2.4. Resultado Financeiro

O Resultado Financeiro reflete essencialmente os juros obtidos com a aplicação dos excedentes de tesouraria em Certificados Especiais de Dívida Pública de Curto Prazo (CEDIC) junto do IGCP - Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública, que ascenderam a 0,41 milhões de euros.

6.3. Estrutura Patrimonial

Apresenta-se uma análise das principais variações nas rúbricas do balanço face ao período homólogo:

Tabela 24 – Variação do Património (10³€)

Ano	2024	2025	Var.	
			Abs.	%
Ativo				
Ativos Fixos Tangíveis e Ativos Intangíveis	164 606	152 803	-11 803	-7,2
Participações e Outros Ativos Financeiros	9 199	8 831	-368	-4,0
Ativos por impostos diferidos			0	0,0
Ativo Não Corrente	173 805	161 634	-12 171	-7,0
Ativo Corrente - Inventários	4 705	5 366	660	14,0
Ativo Corrente - Valores a Receber	23 591	23 967	376	1,6
Ativo Corrente - Disponibilidades	44 620	58 595	13 975	31,3
Ativo Corrente	72 916	87 927	15 011	20,6
Total	246 722	249 562	2 840	1,2
Capital Próprio e Passivo				
Capital Próprio	151 466	146 447	-5 019	-3,3
Provisões	5 778	4 955	-823	-14,2
Passivo não Corrente (Outro)	36 921	44 476	7 555	20,5
Passivo Não Corrente	42 699	49 431	6 731	15,8
Passivo Corrente	52 556	53 684	1 128	2,1
Total	246 722	249 562	2 840	1,2

6.3.1. Ativo

Em 2025, o Ativo da CARRIS regista um aumento de 2,8 milhões de euros que resulta, exclusivamente, da variação do ativo circulante e, em particular, do saldo de tesouraria, que acresce 14 milhões de euros (31%).

Destaque, também, para o aumento dos inventários (14%), associado à internalização da atividade e existências da participada Carrisbus.

O Ativo Não Corrente regista uma variação negativa de 12 milhões de euros, que decorre dos seguintes fatores:

- Redução do Ativos Fixo Tangível em cerca de 11,5 milhões de euros, em resultado do investimento realizado até 31 de dezembro ser inferior ao montante de depreciações do mesmo período;

Relatório e Contas



[Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large 'P.' and other illegible marks.]

- Diminuição das Participações Financeiras e Outros Ativos Financeiros em 0,37 milhões euros, decorrente sobretudo da aplicação do método de equivalência patrimonial aos resultados da participada CARRISTUR.

6.3.2. Capital Próprio

O Capital Próprio da empresa registou uma variação negativa de 5 milhões de euros, explicada pelas seguintes causas:

- A variação negativa dos Resultados Transitados, no valor de 3,5 milhões de euros, que decorre das perdas atuariais de 5,6 milhões de euros registadas no exercício, de acordo com a avaliação atuarial das responsabilidades com complementos de pensões, parcialmente compensada pelo reconhecimento dos subsídios e da parcela COSP afeta ao investimento, no valor de 2,1 milhões de euros;
- A rubrica Excedentes de Revalorização regista uma variação positiva de 1,6 milhões de euros, traduzindo o acréscimo de valor resultante da reavaliação dos imóveis realizada no exercício;
- A variação negativa de 3,3 milhões de euros na rubrica Ajustamentos / Outras Variações no Capital Próprio que regista a imputação, como rendimento do exercício e durante a vida útil do ativo, dos subsídios ao investimento recebidos, na proporção em que são reconhecidas as respetivas depreciações/amortizações dos ativos subsidiados;
- Variação positiva do Resultado Líquido do período, face a 31/12/2024, de 0,10 milhões euros.

6.3.3. Passivo

Em 2025, o Passivo regista um aumento de 7,9 milhões de euros face ao exercício de 2024, cujos fatores principais se descrevem de seguida.

Passivo Não corrente

O Passivo Não Corrente acresce 6,7 milhões de euros, em resultado das seguintes variações principais:

- Aumento das Responsabilidades por Benefícios Pós-emprego em 7,8 milhões de euros;
- Redução das provisões em 0,8 milhões de euros, devido à conclusão de diversos processos judiciais.

Passivo Corrente

O Passivo Corrente regista uma redução de 1,1 milhões de euros, que decorre da variação verificada nas seguintes rubricas:

- Redução da dívida a Fornecedores em 1,2 milhões euros, mantendo a tendência de cumprimento pela CARRIS dos prazos de pagamento estabelecidos;

Relatório e Contas

- Aumento de Outras Dívidas a Pagar em 2,4 milhões de euros; este acréscimo resulta do recebimento em 2025, pela CARRIS, de uma compensação de 3,7 milhões de euros, ao abrigo do regime excecional previsto no Decreto-Lei n.º 89/2022. Contudo, a concretização deste financiamento depende da verificação e confirmação, pela AMT, que o montante atribuído não constitui uma sobrecompensação. Deste modo, tendo em conta a experiência anterior, a CARRIS entendeu não reconhecer como rendimento o respetivo recebimento, aguardando que o mesmo seja confirmado pelas entidades competentes.

6.4. Investimento Realizado

Em 2025, foi realizado um investimento de cerca de 7 milhões de euros, sendo de salientar:

- A aquisição do último autocarro *standard* elétrico, de um lote de 30, no valor total de 0,4 milhões de euros;
- Obras de melhoria nas instalações da Empresa, tendo em vista a adaptação às necessidades operacionais e administrativas da mesma e a melhoria das condições de trabalho, no valor de 3,1 milhões de euros.

Tabela 25 – Investimentos (10³€)

Ano	2024	2025
Frota de Autocarros	12 321	753
Aquisições	12 046	400
Grandes Reparações	200	255
Outros	75	98
Frota de Eléctricos	8 324	467
Aquisições	8 073	0
Grandes Reparações	147	438
Outros	105	29
Infraestruturas	423	825
Grandes Reparações de Linha e Rede Aérea	191	825
Outros	233	0
Edifícios	3 428	3 067
Bilhética e Sistema de Ajuda à Exploração	25	675
Outros Investimentos Corpóreos	1 105	788
Total Investimentos não Financeiros	25 627	6 575
Investimentos Financeiros	-	-
Total	25 627	6 575

Relatório e Contas



Handwritten signatures and initials in blue ink, including 'F.', 'J.', and 'PM'.

O gráfico seguinte mostra a evolução do investimento total e por tipo de ativo nos últimos 5 anos, correspondendo a um considerável esforço financeiro da Empresa.

Gráfico 9 – Evolução Investimento (10³€)



O programa de renovação e aumento da frota de viaturas do serviço público irá manter-se nos próximos anos conforme previsto no Plano de Atividades e Orçamento 2026-2029 aprovado pelo acionista.

6.5. Fluxos Financeiros

A atividade da CARRIS gerou fluxos de caixa positivos no montante de 14 milhões de euros, terminando o exercício com um saldo de tesouraria no valor de 58,6 milhões de euros.

Para esta liquidez, concorreram dois fatores essenciais:

- As atividades operacionais geraram caixa no valor de 2,7 milhões de euros;
- A atividade de investimento registou um excedente de 11,3 milhões de euros. Este saldo reflete o recebimento da parcela afeta ao investimento das COSP 2024 (16,2 milhões de euros) e outros subsídios ao investimento (€1,5 milhões), em paralelo com a aquisição de ativos fixos (7 milhões de euros) que, no exercício de 2025, reduziu significativamente.

Tabela 26 – Demonstração dos Fluxos de Caixa (10³€)

Ano	2024	2025
Fluxo das Atividades Operacionais	-15 415	2 723
Recebimentos	151 383	175 567
Pagamentos	166 798	172 845
Fluxo das Atividades de Investimento	2 027	11 253
Recebimentos	50 411	18 226
Pagamentos	48 384	6 973
Fluxo das Atividades de Financiamento	0	0
Recebimentos	0	0
Pagamentos	0	0
Varição de Caixa e seus equivalentes	-13 388	13 975

Relatório e Contas

6.6. Prazo Médio de Pagamentos

Desde 2017 que a CARRIS vem monitorizando a evolução do indicador Prazo Médio de Pagamentos (PMP) e implementando um conjunto de procedimentos internos para garantir o cumprimento atempado dos prazos contratualizados.

Com referência a 31 de dezembro de 2025 o indicador PMP trimestral, calculado mensalmente nos termos da Resolução de Conselho de Ministros n.º 34/2008, de 22 de fevereiro, com as alterações introduzidas pelo Despacho n.º 9870/2009, apresentou o valor de 50 dias, conforme tabela seguinte:

Tabela 27 – Prazo Médio de Pagamentos Trimestral

Meses	2024	2025
Janeiro	27	42
Fevereiro	25	37
Março	39	47
Abril	28	42
Maio	27	39
Junho	42	47
Julho	28	43
Agosto	28	40
Setembro	45	45
Outubro	31	45
Novembro	28	46
Dezembro	45	50
Média do PMP trimestre (dias)	33	44

Em termos médios, o PMP em 2025 situou-se nos 44 dias, que comparam com 33 dias em 2024.

Para cumprir o prazo médio de 30 indicado nos referidos diplomas, a CARRIS prevê implementar um conjunto de medidas que visam aumentar a eficiência nos processos internos de contabilização e pagamento.



RELATÓRIO
E CONTAS

2025



07

GOVERNO
SOCIETÁRIO



Handwritten notes in red ink, including a signature and some illegible scribbles.

Relatório e Contas



7. GOVERNO SOCIETÁRIO

De acordo com os Princípios de Bom Governo e no âmbito da aplicação do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, as empresas públicas estão obrigadas a apresentar, anualmente, um relatório autónomo de boas práticas de governo societário, do qual consta informação atual e completa sobre todas as matérias reguladas pelo Capítulo II do referido Decreto-Lei, sob epígrafe "Princípios de Governo Societário".

Neste contexto, a CARRIS, em cumprimento do disposto no artigo 54.º do referido diploma, elabora um relatório autónomo de Governo Societário referente ao ano de 2025, disponível para consulta no site da Empresa.

RELATÓRIO
E CONTAS

2025

08

PROPOSTA
DE APLICAÇÃO
DE RESULTADOS

90
Z
Z
ZM

Relatório e Contas



R.
4
10
Am

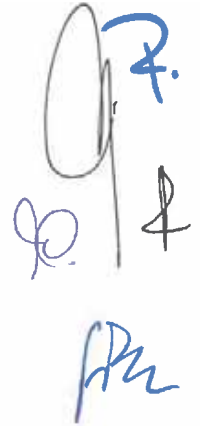
8. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Em cumprimento do disposto na alínea f), do número 5, do artigo 66.º do Código das Sociedades Comerciais, propõe-se que os Resultados Líquidos do Exercício, no valor de **654.806,37€**, sejam transferidos para a conta de Resultados Transitados, em conformidade com o disposto no número 2 do artigo 29.º dos Estatutos da CARRIS.

RELATÓRIO E CONTAS 2025

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS
E ANEXO



Handwritten signatures in blue ink, including a large stylized signature at the top, a smaller signature to its left, and another signature below them.

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS E ANEXO

Relatório e Contas

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
BALANÇO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2025

(Montantes expressos em euros)

RUBRICAS	NOTAS	DATAS	
		31-12-2025	31-12-2024
ATIVO			
Ativo não corrente			
Ativos fixos tangíveis	6	152 073 641,05	163 534 396,51
Ativos intangíveis	8	729 422,65	1 071 577,11
Participações financeiras - método da equivalência patrimonial	9	7 368 743,34	7 735 205,34
Outros investimentos financeiros	11	1 462 675,41	1 463 870,91
		161 634 482,45	173 805 049,87
Ativo corrente			
Inventários	12	5 365 671,97	4 705 439,96
Clientes	13	1 582 846,57	1 961 148,70
Estado e outros entes públicos	17	2 059 383,32	4 716 573,25
Outros créditos a receber	13	20 325 818,69	16 913 671,48
Caixa e depósitos bancários	5	58 594 785,11	44 619 635,52
		87 927 605,66	72 916 468,91
Total do ativo		249 561 988,11	246 721 518,78
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio			
Capital subscrito	14	78 674 000,00	78 674 000,00
Resultados transitados	14	(85 358 429,36)	(81 903 068,94)
Excedentes de revalorização	14	45 348 638,26	43 749 357,58
Ajustamentos/ outras variações no capital próprio	14	107 128 089,37	110 395 090,40
		145 792 298,27	150 915 379,04
Resultado líquido do período		654 806,37	550 515,91
Total do capital próprio		146 447 104,64	151 465 894,95
Passivo			
Passivo não corrente			
Provisões	15	4 954 839,72	5 778 196,35
Responsabilidades por benefícios pós-emprego	19	34 243 776,09	26 447 765,47
Passivos por impostos diferidos	10	10 231 953,36	10 473 249,33
		49 430 569,17	42 699 211,15
Passivo corrente			
Fornecedores	16	10 577 150,42	11 803 981,44
Estado e outros entes públicos	17	2 113 884,72	1 895 934,69
Financiamentos obtidos		284,48	
Outras dívidas a pagar	16	39 964 416,60	37 600 665,74
Diferimentos	18	1 028 578,08	1 255 830,81
		53 684 314,30	52 556 412,68
Total do passivo		103 114 883,47	95 255 623,83
Total do capital próprio e do passivo		249 561 988,11	246 721 518,78

O Anexo faz parte integrante do Balanço em 31 de dezembro de 2025

O Conselho de Administração

Presidente:

Dr. Rui Pedro Gaspar Lopes

Vice-Presidentes:

Dr.ª Ana Paula Domingos Carlioca

Vogal executiva:

Dr.ª Mariana de Sousa Costa

Vogal não executiva:

Dr.ª Teresa Mafalda Andrade do Passo de Sousa

O Contabilista Certificado

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo

Teresa do Passo

Relatório e Contas

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS
PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2025

RENDIMENTOS E GASTOS	NOTAS	PERÍODOS	
		2025	2024
Vendas e serviços prestados	20	128 602 719,94	124 295 509,65
Subsídios à exploração	20, 28	33 006 367,39	30 570 357,32
Ganhos/perdas imputados de subsidiárias, associadas e empreendimentos conjuntos	9	(366 462,00)	967 243,33
Trabalhos para a própria entidade		235 284,36	239 231,78
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	12	(20 275 827,99)	(16 767 568,17)
Fornecimentos e serviços externos	21	(34 649 871,62)	(41 770 391,97)
Gastos com o pessoal	22	(106 996 052,09)	(94 067 012,87)
Imparidade de inventários (perdas/reversões)	12	(9,04)	-
Provisões (aumentos/reduções)	15	653 892,93	(942 242,45)
Imparidade de investimentos não depreciáveis/amortizáveis (perdas/reversões)	11	(1 195,50)	54 666,71
Outros rendimentos	24	22 173 066,26	20 242 869,46
Outros gastos	25	(790 265,64)	(790 974,82)
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e impostos		21 591 647,00	22 031 687,97
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	23	(21 760 247,85)	(21 940 185,90)
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		(168 600,85)	91 502,07
Juros e rendimentos similares obtidos	26	413 313,74	582 000,83
Juros e gastos similares suportados	26	(85,07)	-
Resultado antes de impostos		244 627,82	673 502,90
Imposto sobre o rendimento do período	10	410 178,55	(122 986,99)
Resultado líquido do período		654 806,37	550 515,91

O Anexo faz parte integrante da Demonstração dos Resultados por Naturezas do período findo em 31 de dezembro de 2025

O Conselho de Administração

Presidente:

Dr. Rui Pedro Gaspar

Vice-Presidentes:

Dr.ª Ana Paula Domingos Carloca

Dr. Francisco Manuel Cardoso Marques Pinto Machado

Vogal executiva:

Dr.ª Mariana de Sousa Costa

Vogal não executiva:

Dr.ª Teresa Mafalda Andrade do Passo de Sousa

O Contabilista Certificado

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo

Relatório e Contas

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DOS RESULTADOS POR FUNÇÕES
PERÍODO FINDO EM 31 DE DEZEMBRO DE 2025

(Montantes expressos em euros)

RUBRICAS	Notas	PERÍODOS	
		2025	2024
Vendas e serviços prestados		160 854 318,34	154 056 367,62
Custo das vendas e dos serviços prestados		(152 855 740,20)	(144 714 938,75)
Resultado bruto		7 998 578,14	9 341 428,87
Outros rendimentos		24 965 076,78	23 737 209,94
Gastos de distribuição		(6 907 090,87)	(7 009 663,97)
Gastos administrativos		(15 749 289,87)	(14 534 699,24)
Outros gastos		(10 475 960,10)	(11 442 773,53)
Resultado operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)		(168 685,92)	91 502,07
Rendimentos e gastos de financiamento (líquidos)		413 313,74	582 000,83
Resultados antes de impostos		244 627,82	673 502,90
Imposto sobre o rendimento do período		410 178,55	(122 986,99)
Resultado líquido do período		654 806,37	550 515,91


O Anexo faz parte integrante da Demonstração dos Resultados por Funções do período findo em 31 de dezembro de 2025

O Conselho de Administração

O Contabilista Certificado

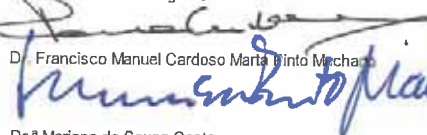
Presidente:


Dr. Rui Pedro Gaspar Loureiro


Dr. Jaime Aleno Soares de Melo

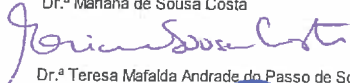
Vice-Presidentes:

Dr.ª Ana Paula Domingos Carioca


Dr. Francisco Manuel Cardoso

Vogal executiva:

Dr.ª Mariana de Sousa Costa


Dr.ª Teresa Mafalda Andrade

Vogal não executiva:

Dr.ª Teresa Mafalda Andrade do Passo de Sousa


Teresa Mafalda Andrade

Relatório e Contas

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
DEMONSTRAÇÃO DE FLUXOS DE CAIXA

Período findo em 31 de dezembro de 2025

(Montantes expressos em euros)

Rubricas	Notas	2025	2024
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Recebimentos de clientes		79 972 789,97	83 143 622,70
Compensações e outros subsídios:			
Compensações tarifárias		53 290 977,55	45 635 250,32
Compensações de Serviço Público		32 882 627,39	-
Outros subsídios		145 437,95	1 687 395,12
Pagamentos a fornecedores		(71 735 521,75)	(72 903 059,60)
Pagamentos ao pessoal		(101 109 270,90)	(90 535 503,15)
Caixa gerada pelas operações		(6 552 959,79)	(22 972 294,61)
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento		1 820 578,48	(3 359 650,34)
Outros recebimentos/pagamentos	5	7 455 020,31	10 917 116,11
Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)		2 722 639,00	(15 414 828,84)
Fluxos de caixa das atividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Ativos fixos tangíveis		(6 633 945,06)	(48 183 900,62)
Ativos intangíveis		(139 343,93)	(200 422,35)
Investimentos financeiros		-	-
Recebimentos provenientes de:			
Ativos fixos tangíveis		-	-
Investimentos financeiros		-	137 096,05
Subsídios ao investimento COSP		16 298 488,40	22 393 643,18
Subsídios ao investimento		1 543 058,16	27 185 009,90
Juros e rendimentos similares		380 221,01	691 652,27
Dividendos		4 117,03	3 943,58
Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)		11 252 595,66	2 027 032,01
Fluxos de caixa das atividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos obtidos		-	-
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio		-	-
Juros e outros rendimentos similares		-	-
Cobertura de prejuízos		-	-
Pagamentos respeitantes a:			
Financiamentos obtidos		-	-
Juros e gastos similares		(85,07)	-
Outras operações de financiamento		-	-
Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)		(85,07)	-
Variação de caixa e seus equivalentes (1 + 2 + 3)		13 975 149,59	(13 387 796,83)
Caixa e seus equivalentes no início do período	5	44 619 635,52	58 007 432,35
Caixa e seus equivalentes no fim do período	5	58 594 785,11	44 619 635,52

O Anexo faz parte integrante da Demonstração dos Resultados por Naturezas do período findo em 31 de dezembro de 2025

O Conselho de Administração

O Contabilista Certificado

Presidente:

Rui Pinto da Costa

Dr. Jaime Aleno Soares de Melo

Vice-Presidentes:

Dr.ª Ana Paula Domingos Carioca

Dr. Francisco Manuel Cardoso Mota Pinto Machado

Vogal executiva:

Dr.ª Mariana de Sousa Costa

Vogal não executiva:

Dr.ª Teresa Mafalda Andrade do Passo de Sousa

82

Relatório e Contas

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA
DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2025

(Montantes expressos em euros)

DESCRIÇÃO	Notas	Capital subscrito	Resultados transferidos	Excedentes de revalorização	Ajustamentos/ outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	Total do capital próprio
POSIÇÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2025	14	78 674 000,00	(81 903 098,94)	43 749 357,58	110 385 090,40	550 515,91	151 485 894,95
ALTERAÇÕES NO PERÍODO							
Excedentes de revalorização	6, 14			3 386 156,98			3 386 156,98
Realização de excedentes de revalorização	14		2 028 172,27	(2 028 172,27)			(553 916,42)
Subsídios e doações	14				(553 916,42)		(2 713 082,61)
Subsídios - COSP NT	14				(2 713 082,61)		(5 591 493,52)
Ajustamentos por ganhos e perdas atuariais	19		(5 591 493,52)	241 295,97		(650 515,91)	(201 259,11)
Ajustamentos por impostos diferidos	10		(442 555,08)				
Aplicação dos resultados de 2024	14		550 515,91				
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO			(3 455 360,42)	1 599 280,66	(3 267 001,03)	(550 515,91)	(5 673 596,68)
RESULTADO INTEGRAL						654 806,37	654 806,37
POSIÇÃO NO FIM DO PERÍODO 2025		78 674 000,00	(85 358 429,36)	45 348 638,26	107 128 089,37	654 806,37	146 447 104,64

O Anexo faz parte integrante da Demonstração das Alterações no Capital Próprio do período findo em 31 de dezembro de 2025

O Conselho de Administração

Presidente:


Dr. R. Pedro Magalhães

Vice-Presidentes:


Dr. Paulo Domingos Carboça

Vogal executiva:


Dr. Francisco Manuel Cardoso Mendes Pinto Machado

Vogal não executiva:


Dr. Mariana de Sousa Costa


Dr. Teresa Mafalda Andrade do Passo de Sousa

O Contabilista Certificado


Dr. Jaime Almeida Soares de Melo

Relatório e Contas

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EIM, SA
DEMONSTRAÇÃO DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2024

(Montantes expressos em euros)

DESCRIÇÃO	Notas	Capital subscrito	Resultados transferidos	Excedentes de revalorização	Ajustamentos/ outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período	Total do capital próprio
POSIÇÃO NO INÍCIO DO PERÍODO 2024. [Reexpresso]	14	78 674 000,00	(84 819 866,96)	40 827 051,32	79 554 845,78	3 401 419,97	117 637 450,11
ALTERAÇÕES NO PERÍODO							
Excedentes de revalorização	6, 14			4 554 318,17			4 554 318,17
Realização de excedentes de revalorização	14		1 485 142,07	(1 485 142,07)	17 615 117,61		17 615 117,61
Subsídios e dotações	14				11 875 104,89		11 875 104,89
Subsídios - COSP NT			(84 064,37)				(84 064,37)
Ajustamentos por ganhos e perdas atuariais	19		(345 677,53)	(136 889,84)			(482 567,37)
Ajustamentos por impostos diferidos	10		3 401 419,97				
Aplicação dos resultados de 2023	14		(1 550 022,12)		1 550 022,12	(3 401 419,97)	
Resultados não atribuídos	9						
RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO			2 916 798,02	2 922 305,26	30 840 244,62	(3 401 419,97)	33 277 928,93
RESULTADO INTEGRAL						550 515,91	550 515,91
POSIÇÃO NO FIM DO PERÍODO 2024		78 674 000,00	(81 903 068,94)	43 749 357,58	110 395 090,40	550 515,91	151 465 894,95

O Anexo faz parte integrante da Demonstração das Alterações no Capital Próprio do período findo em 31 de dezembro de 2024

O Conselho de Administração

Presidente:

Vice-Presidentes:

Vogal executiva:

Vogal não executiva:

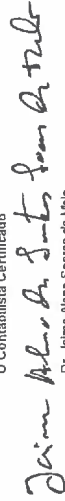

Dr.ª Ana Paula Domingos Caniça


Dr. Francisco Manuel Cardoso Marinho


Dr.ª Mariana de Sousa Costa


Dr.ª Teresa Mafalda Andrade do Passo de Sousa

O Contabilista Certificado


Dr. Jaime Alves Soares de Melo

Relatório e Contas



Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.

Anexo às demonstrações financeiras

em 31 de dezembro de 2025

1. IDENTIFICAÇÃO DA ENTIDADE

A «Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A.» (adiante abreviadamente designada por CARRIS, Empresa ou Sociedade) é uma sociedade anónima de capitais públicos, constituída em setembro de 1872, com sede social na Rua 1.º de Maio, n.º 103, em Lisboa. Tem por objeto, a título principal, a prestação de atividades e serviços relativos ao transporte público coletivo de superfície de passageiros na cidade de Lisboa, por meio de autocarros, carros elétricos, ascensores mecânicos e um elevador, conforme o contrato de concessão celebrado com o Município de Lisboa, em 14 de novembro de 2017, nos termos conjugados da Segunda Alteração ao Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros outorgado pelo Estado Português à CARRIS, em 31 de dezembro de 1973, e do Aditamento à Segunda Alteração ao Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros, assinado em 20 de setembro de 2018.

Em 30 de dezembro de 2016 foi publicado o Decreto-Lei n.º 86-D/2016, que determinou a transferência da posição contratual detida pelo Estado no contrato de concessão de serviço público celebrado com a CARRIS, e a transmissão da totalidade das ações representativas do capital social da CARRIS, do Estado para o Município de Lisboa, com efeitos a 1 de fevereiro de 2017. Enquanto empresa municipal, a CARRIS é enquadrada pela Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, e posteriores alterações a este diploma legal, que aprova o regime jurídico da atividade empresarial local.

A CARRIS é uma empresa municipal que integra o Grupo Município de Lisboa, seu acionista único. Nos termos do Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 98/2015, de 2 de junho, a CARRIS encontra-se dispensada de preparar e divulgar contas consolidadas, por ser ela própria uma subsidiária e integrar as demonstrações financeiras da Câmara Municipal de Lisboa.

As demonstrações financeiras anexas refletem as contas individuais da Empresa, sendo apresentadas em euros. Foram aprovadas pelo Conselho de Administração, na reunião de 13 de março de 2026. Contudo as mesmas estão ainda sujeitas a aprovação pelo Acionista em Assembleia Geral, nos termos da legislação comercial em vigor em Portugal.

Relatório e Contas



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large 'A.' at the top, a signature, and initials 'JA' at the bottom right.

2. REFERENCIAL CONTABILÍSTICO DE PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

2.1 Base de preparação

As presentes demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com o Sistema de Normalização Contabilística (SNC), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 158/2009, de 13 de julho, com a republicação dada pelo Decreto-Lei n.º 98/2015, de 2 de junho, e posteriores alterações.

2.2 Derrogação das disposições do SNC

Com exceção dos aspetos referidos nos parágrafos seguintes, no decorrer do período a que respeitam estas demonstrações financeiras, não foram efetuadas outras derrogações às disposições previstas no SNC.

O contrato celebrado com a Câmara Municipal de Lisboa (CML) tem, na sua redação, características que resultam no seu enquadramento no âmbito de aplicação da IFRIC 12. Contudo, é entendimento do Conselho de Administração e dos assessores jurídicos da Carris que a substância do contrato, traduzida na intenção das partes aquando da celebração do mesmo, é a de um contrato de prestação de serviço público.

Adicionalmente, atendendo à referida substância do contrato, revela-se extremamente complexa a operacionalização da aplicação da IFRIC 12. Isto porque:

- (i) Não existe uma delimitação clara dos ativos abrangidos pelo contrato;
- (ii) A Carris não constrói ou produz uma infraestrutura em concreto, essencialmente, adquire equipamentos para a prestação do serviço público;
- (iii) Os fluxos de caixa garantidos pelo mecanismo de Compensação das Obrigações de Serviço Público (COSP) não são claramente identificáveis e determináveis;
- (iv) O prazo do contrato é claramente desajustado face ao período que seria necessário para a recuperação do investimento.

Neste contexto, é entendimento do Conselho de Administração que a aplicação da IFRIC 12 não contribui para a apresentação de informação financeira útil para os utentes das demonstrações financeiras da CARRIS, porquanto não traduz a substância do contrato e implica a assunção de pressupostos e o exercício de julgamentos de elevada subjetividade e de pouco rigor cujo custo excede claramente os benefícios associados.

Desta forma, tendo em consideração o disposto no parágrafo 19 da IAS 1 (aplicação supletiva preconizada pelo ponto 1.4 do anexo ao Decreto-Lei n.º 98/2015 de 2 de junho, atendendo à omissão da NCRF 1) entendeu o Conselho de Administração ser mais apropriado proceder à derrogação da aplicação da IFRIC 12.

Relatório e Contas

Sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, foi feito um exercício teórico da aplicação da IFRIC e de seguida apresenta-se o seu efeito, em 31 de dezembro de 2024 e 2025.

BALANÇO			
	2025 (tal como relatado)	2025 (ajustado com a IFRIC 12)	2024 (ajustado com a IFRIC 12)
AFT	152 073 641	5 922 711	7 380 557
Intangíveis	729 423	729 423	1 071 577
Participações financeiras	7 368 743	7 368 743	7 735 205
Outros investimentos financeiros	1 462 675	1 462 675	1 463 871
Outros créditos a receber	-	58 488 058	85 256 940
Ativos por impostos diferidos	-	-	-
	161 634 482	73 971 610	103 908 150
Inventários	5 365 672	5 365 672	4 705 440
Clientes	1 582 847	1 582 847	1 961 149
Estado e outros entes públicos	2 058 383	2 058 383	4 716 573
Outros créditos a receber	20 325 819	49 810 583	40 435 822
Caixa e depósitos bancários	58 594 785	58 594 785	44 619 636
	87 927 506	117 412 270	96 438 620
Total do ativo	249 561 988	191 383 880	200 346 770
Capital subscrito	78 674 000	78 674 000	78 674 000
Resultados transitados	(25 358 429)	(42 307 417)	(54 595 445)
Excedentes de revalorização	45 348 638	19 091 298	21 014 528
Outras variações no capital próprio	107 128 089	28 992 997	54 619 608
Resultado líquido do período	654 806	9 715 497	20 054 273
Total do capital próprio	146 447 105	94 166 374	119 766 964
Provisões	4 954 840	4 954 840	5 778 196
Responsabilidades por benefícios pós-emp	34 243 776	34 243 776	26 447 765
Passivos por impostos diferidos	10 231 953	3 040 453	4 246 513
	49 430 569	42 239 068	36 472 474
Fornecedores	10 577 150	10 577 150	11 803 981
Estado e outros entes públicos	2 113 885	3 104 614	(235 892)
Financiamentos Obtidos	284	284	-
Outras dívidas a pagar	39 964 417	40 267 811	31 283 412
Diferimentos	1 028 578	1 028 578	1 255 831
	53 684 314	54 978 438	44 107 333
Total do passivo	103 114 883	97 217 506	80 579 807
Total do capital próprio e do passivo	249 561 988	191 383 880	200 346 770

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS			
	2025 (tal como relatado)	2025 (ajustado com a IFRIC 12)	2024 (ajustado com a IFRIC 12)
Vendas e serviços prestados	128 602 720	101 223 908	121 287 407
Subsídios à exploração	33 006 367	65 888 985	63 625 752
Ganhos/perdas subsidiárias	(366 462)	(366 462)	967 243
Trabalhos para a própria entidade	235 284	235 284	239 232
CMVMC	(20 275 828)	(23 684 962)	(37 424 859)
Fornecimentos e serviços externos	(34 649 872)	(34 649 872)	(41 770 392)
Gastos com o pessoal	(106 986 052)	(106 986 052)	(94 067 013)
Imparidade de dívidas a receber	(9)	(9)	-
Provisões	653 893	653 893	(342 242)
Imparidade de investimentos não depreciã	(1 196)	(1 196)	54 667
Outros rendimentos	22 173 066	5 029 403	5 179 833
Outros gastos	(790 266)	(790 266)	(790 975)
EMIDA	21 591 647	6 542 065	16 358 652
Gastos de depreciações e amortizações	(21 760 248)	(1 986 487)	(2 181 260)
EBIT	(168 601)	4 545 568	14 177 392
Juros e rendimentos obtidos	413 314	5 986 457	6 438 661
Juros e gastos suportados	(85)	-	-
RAI	244 628	10 531 940	20 616 053
Imposto sobre o rendimento do período	410 179	(816 443)	(561 780)
Lucro/prejuízo	654 806	9 715 497	20 054 273

Relatório e Contas



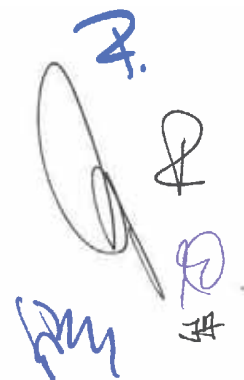
7
A
90
JA

Estes impactos foram determinados tendo por base os seguintes pressupostos principais:

- Os cálculos foram efetuados retrospectivamente, com referência a 1/1/2010, ano da adoção do SNC, porque entendemos que o efeito desta situação é imaterial;
- Os Ativos abrangidos pelo contrato de concessão, integram o: equipamento básico, os terrenos e os edifícios;
- Pelo facto de, até novembro de 2017, não existir compensação pelas obrigações de serviço público, assumiu-se que, até essa data, o ativo da concessão correspondia a um ativo intangível. Consequentemente, na adoção inicial da IFRIC 12, a quantia estimada líquida dos ativos fixos tangíveis associados à concessão seria transferida para o referido ativo intangível;
- As revalorizações efetuadas nos ativos fixos tangíveis foram revertidas;
- No exercício em que ocorreram, assume-se meio ano de amortização dos aumentos/diminuições do período do ativo intangível da concessão;
- Considera-se que, em novembro de 2017, a nova adenda ao contrato de concessão, ao introduzir a compensação por obrigações de serviço público, vem atribuir à CARRIS um direito contratual de receber dinheiro, garantindo um fluxo de caixa positivo de 8,2 milhões de euros por ano. Esta alteração contratual leva a que a concessão deixasse de ter risco operacional para a CARRIS, pelo que a totalidade do investimento da CARRIS no âmbito da concessão passaria a ser recuperada através de um ativo financeiro;
- Para os cálculos efetuados considerou-se uma taxa interna de rentabilidade (TIR) de 5%, de acordo com o estipulado no contrato de concessão;
- O ativo financeiro foi, inicialmente, reconhecido pela quantia escriturada do intangível da concessão. Subsequentemente, foi aumentado pelos juros do período e pelo investimento líquido nos ativos afetos à concessão e reduzido pelos recebimentos;
- Os recebimentos do ativo financeiro foram revistos em cada data de relato, tendo sido estimados como sendo a anuidade de uma renda pelo prazo remanescente da concessão cujo valor atual, apurado com base numa taxa de desconto correspondente à TIR atrás referida, corresponde à quantia escriturada do ativo financeiro no final do período anterior;
- Assumiu-se que não existe imparidade do ativo, uma vez que a CML assegura sempre um fluxo de caixa positivo à CARRIS por via da compensação das obrigações de serviço público;
- De acordo com o Aditamento à segunda alteração ao contrato de concessão de serviço público de transporte coletivo de superfície de passageiros, celebrado em 20 de setembro de 2018, com a CML, o prazo de concessão encontra-se prorrogado, até 31 de dezembro de 2028, tendo assim um prazo estimado de 5 anos;
- Não foi considerado o efeito fiscal dos ajustamentos para os anos anteriores a 2023, na medida em que as correspondentes declarações fiscais já se encontram entregues e liquidadas;
- Não estando previsto no contrato de concessão uma obrigação contratual de assegurar um determinado nível de investimento (CAPEX), assumiu-se que a CARRIS não tem qualquer obrigação nesse âmbito, pelo que não reconhece uma provisão para o efeito.

Alerta-se para o facto de estarmos perante valores estimados, pelo que a real aplicação da IFRIC 12 poderia conduzir a diferente impacto nas demonstrações financeiras.

Relatório e Contas



Por outro lado, importa ter presente que a alteração de política contabilística (adoção da IFRIC 12) desde 1 de janeiro de 2010 teria certamente impacto na determinação da compensação das obrigações de serviço público a suportar pelo Concedente. A esse nível ressalva-se, no entanto, a obrigação contratual do concedente assegurar uma TIR de 5%, correspondente a um fluxo de caixa anual de cerca de €8,2 milhões de euros, garantindo desta forma a sustentabilidade e o equilíbrio económico e financeiro da CARRIS.

2.3 Comparabilidade das demonstrações financeiras

Os elementos constantes nas presentes demonstrações financeiras são, na sua totalidade, comparáveis com os do período anterior.

3. ADOÇÃO PELA PRIMEIRA VEZ DAS CONTABILÍSTICAS DE RELATO FINANCEIRO – DIVULGAÇÃO TRANSITÓRIA

Não aplicável.

4. PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS

As principais políticas contabilísticas adotadas na preparação das demonstrações financeiras anexas são as seguintes:

4.1 Bases de apresentação

As demonstrações financeiras anexas foram preparadas no pressuposto da continuidade das operações e de acordo com o regime contabilístico do acréscimo, a partir dos registos contabilísticos da Empresa, de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro.

Nos termos do Aditamento à Segunda Alteração ao Contrato de Concessão de Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros, celebrado em 20 de setembro de 2018, com a CML, não tendo o Concedente manifestado oposição à manutenção da concessão até 31 de dezembro de 2022, o prazo de concessão prorrogou-se por cinco anos, isto é, até 31 de dezembro de 2028.

Sem prejuízo deste período de vigência do Contrato de Concessão, o Órgão de Gestão considera que não está em causa a continuidade da empresa, tendo em consideração:

Relatório e Contas



- A forte aposta do seu Acionista, a CML, no investimento já realizado e a realizar pela Empresa nos próximos anos, prevendo-se que atinja um valor de € 574,53, milhões entre 2026 e 2029. Tendo em consideração o valor do investimento e a vida económica dos bens, a recuperação do valor investido através do serviço público realizado só será possível com a prorrogação do prazo estabelecido;
- O inegável contributo da CARRIS para a mobilidade na cidade de Lisboa, resultado de uma atividade desenvolvida há mais de 153 anos, e em que esta se tem posicionado como um parceiro incondicional do seu Acionista na promoção de um sistema de transporte de superfície sustentável e que promova a utilização do serviço público, na cidade de Lisboa.

Atendendo ao aproximar do termo do prazo do Contrato de Concessão (31 de dezembro de 2028), e por indicação da CML (Concedente) a Carris (Concessionaria) encontra-se a diligenciar os procedimentos necessários com vista a negociação do contrato concessão.

4.2 Políticas Contabilísticas Relevantes

4.2.1 Ativos fixos tangíveis

Os ativos fixos tangíveis de natureza e uso semelhantes correspondentes aos terrenos e edifícios dos complexos de Santo Amaro, Cabo Ruivo e Miraflores encontram-se registados de acordo com o modelo de revalorização, correspondendo a sua quantia escriturada na data de relato ao seu justo valor. Têm sido efetuadas revalorizações, com uma regularidade anual, baseadas em avaliações efetuadas pela UON Consulting, S.A. com referência à data de relato.

Qualquer aumento resultante das revalorizações é registado no capital próprio na rubrica “Excedentes de Revalorização”. Diminuições resultantes das revalorizações negativas são registadas diretamente na rubrica “Excedentes de Revalorização” até à concorrência de qualquer saldo credor remanescente. Qualquer excesso das diminuições relativamente a esse saldo credor remanescente é reconhecido diretamente em resultados.

Os restantes ativos fixos tangíveis encontram-se registados ao custo de aquisição (ou custo considerado para os bens que no normativo anterior se encontravam registados pelo custo de aquisição acrescido de reavaliações ao abrigo de diplomas legais) ou produção, o qual inclui o custo de compra, quaisquer custos diretamente atribuíveis às atividades necessárias para colocar os ativos na localização e condições necessárias para operarem, deduzido de depreciações acumuladas e perdas por imparidade acumuladas (quando aplicável).

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.

Relatório e Contas

As taxas de depreciação utilizadas correspondem aos seguintes períodos de vida útil estimada:

Classe de bens	Anos
Edifícios e Outras Construções:	8 - 100
Equipamento Básico:	
Autocarros:	8
Via-Férrea:	16
Carros Elétricos:	16
Ascensores + Elevadores:	16
Carros Elétricos Articulados:	30
Rede Aérea e Subterrânea	20
Rotáveis de Autocarros:	8
Rotáveis de Elétricos:	16
Grandes Reparações:	4 - 10
Outro Equipamento Básico:	5 - 20
Equipamento de Transporte:	4 - 6
Equipamento Administrativo:	1 - 8
Outros Ativos Fixos Tangíveis:	1 - 14
Programas de Computador:	3

A Administração entende que o valor contabilístico dos bens será realizável quer através da sua utilização quer através da sua alienação, no pressuposto da continuidade das operações como referido em 4.1.

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

Os ganhos ou perdas provenientes do abate ou alienação são determinados pela diferença entre o recebimento e a quantia escriturada do ativo, sendo reconhecidos como rendimentos ou gastos no período. No caso de alienação de bens revalorizados, o montante incluído em Excedentes de Revalorização é transferido para "Resultados Transitados".

4.2.2 Locações

As locações são classificadas como financeiras sempre que os seus termos transferem substancialmente todos os riscos e benefícios associados à propriedade do bem para o locatário. As restantes locações são classificadas como operacionais. A classificação das locações é feita em função da substância e não da forma do contrato.

Os ativos adquiridos mediante contratos de locação financeira, bem como as correspondentes responsabilidades, são registados no início da locação pelo menor de entre o justo valor dos ativos e o valor presente dos pagamentos mínimos da locação. Os pagamentos de locações financeiras são repartidos entre encargos financeiros e redução da responsabilidade, por forma a ser obtida uma taxa de juro constante sobre o saldo pendente da responsabilidade.

Os pagamentos de locações operacionais são reconhecidos como gasto numa base linear durante o período da locação.

Relatório e Contas



As rendas contingentes são reconhecidas como gastos do período em que são incorridas.

4.2.3 Ativos intangíveis

Os ativos intangíveis são registados ao custo deduzido de amortizações e perdas por imparidade acumuladas.

Os dispêndios com atividades de pesquisa são registados como gastos no período em que são incorridos.

As amortizações de ativos intangíveis são reconhecidas numa base linear durante a vida útil estimada dos ativos intangíveis, considerando-se habitualmente um período de vida útil de cinco anos, sem prejuízo da revisão desta estimativa, sempre que tal se justifique.

4.2.4 Imparidade de ativos fixos tangíveis e intangíveis

Em cada data de relato é efetuada uma revisão das quantias escrituradas dos ativos fixos tangíveis e intangíveis da Empresa com vista a determinar se existe algum indicador de que os mesmos possam estar em imparidade. Se existir algum indicador, é estimada a quantia recuperável dos respetivos ativos (ou da unidade geradora de caixa) a fim de determinar a extensão da perda por imparidade (se for o caso).

4.2.5 Participações financeiras em subsidiárias e associadas

As participações em subsidiárias e associadas são registadas pelo método da equivalência patrimonial. De acordo com o método da equivalência patrimonial, as participações financeiras são registadas inicialmente pelo seu custo de aquisição e posteriormente ajustadas em função das alterações verificadas, após a aquisição, na quota-parte da Empresa nos capitais próprios das correspondentes entidades. Os resultados da Empresa incluem a parte que lhe corresponde nos resultados dessas entidades.

É feita uma avaliação dos investimentos financeiros quando existem indícios de que o ativo possa estar em imparidade, sendo registadas como gastos na demonstração dos resultados, as perdas por imparidade que se demonstre existir.

Quando a proporção da Empresa nos prejuízos acumulados da subsidiária ou associada excede o valor pelo qual o investimento se encontra registado, o investimento é relatado por valor nulo, exceto quando a Empresa tenha assumido compromissos de cobertura de prejuízos da associada, casos em que as perdas adicionais determinam o reconhecimento de um passivo. Se posteriormente a associada relatar lucros, a Empresa retoma o reconhecimento da sua quota-parte nesses lucros somente após a sua parte nos lucros igualar a parte das perdas não reconhecidas.

Relatório e Contas



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.

4.2.6 Inventários

Os inventários encontram-se registados ao menor de entre o custo e o valor líquido de realização. O custo inclui o custo de compra e eventuais despesas incorridas para os colocar em condições de poderem ser utilizados pela Empresa.

O valor líquido de realização representa o preço de venda estimado deduzido de todos os gastos estimados necessários para concluir os inventários e para efetuar a sua venda. Nas situações em que o valor de custo é superior ao valor líquido de realização, é registada uma perda por imparidade pela respetiva diferença, a qual é reduzida ou anulada quando deixam de existir os motivos que a originaram. As variações do período nas perdas por imparidade de inventários são registadas na rubrica de resultados “Imparidade de Inventários (perdas/reversões)”.

O método de custeio dos inventários adotado pela Empresa consiste no custo médio ponderado.

4.2.7 Ativos e passivos financeiros

Os ativos e os passivos financeiros são reconhecidos no balanço quando a Empresa se torna parte das correspondentes disposições contratuais, sendo utilizado para o efeito o previsto na NCRF 27 – Instrumentos financeiros.

Os ativos e os passivos financeiros são assim mensurados de acordo com os seguintes critérios:

- (i) ao custo ou custo amortizado menos perdas por imparidade; e
- (ii) ao justo valor com as alterações reconhecidas na demonstração dos resultados.

(i) Ao custo ou custo amortizado menos perdas por imparidade

São mensurados “ao custo ou custo amortizado menos perdas por imparidade” os ativos financeiros que satisfaçam todas as seguintes condições:

- Sejam à vista ou tenham uma maturidade definida;
- Tenham associado um retorno fixo ou determinável;
- Não sejam um instrumento financeiro derivado ou não incorporem um instrumento financeiro derivado; e
- Não contenham nenhuma cláusula contratual que possa resultar para o seu detentor em perda do valor nominal.

Assim, com exceção dos ativos ou passivos financeiros classificados como detidos para negociação, e para os quais seja possível obter o seu justo valor, todos os instrumentos financeiros devem ser mensurados pelo custo ou custo amortizado.

O custo amortizado é determinado através do método do juro efetivo. O juro efetivo é calculado através da taxa que desconta exatamente os pagamentos ou recebimentos futuros estimados durante a vida esperada do instrumento financeiro (taxa de juro efetiva).

Nesta categoria incluem-se, conseqüentemente, os seguintes ativos e passivos financeiros:

Relatório e Contas



7.
[Handwritten signatures and initials]

a) Clientes e Outros Créditos a Receber

Os saldos de Clientes e de Outros Créditos a Receber são registados ao custo amortizado deduzido de eventuais perdas por imparidade. Usualmente, o custo amortizado destes ativos financeiros não difere do seu valor nominal.

b) Caixa e Depósitos Bancários

Os montantes incluídos na rubrica de “Caixa e Depósitos Bancários” correspondem aos valores de caixa, depósitos bancários e depósitos a prazo e outras aplicações de tesouraria vencíveis a menos de doze meses e para os quais o risco de alteração de valor é insignificante.

Estes ativos são mensurados ao custo amortizado. Usualmente, o custo amortizado destes ativos financeiros não difere do seu valor nominal.

c) Outros Investimentos Financeiros

Os Outros Investimentos Financeiros incluem títulos de dívida pública detidos para garantia de pensões de acidentes de trabalho, de que a Empresa foi auto-seguradora até 8 de janeiro de 1999. Estes ativos encontram-se registados ao custo.

d) Fornecedores e Outras Dívidas a Pagar

Os saldos de Fornecedores e de Outras Dívidas a Pagar são registados ao custo amortizado. Usualmente, o custo amortizado destes passivos financeiros não difere do seu valor nominal.

e) Ativos Financeiros

Os ativos financeiros incluídos na categoria “Ao custo ou custo amortizado” são sujeitos a testes de imparidade em cada data de relato. Tais ativos financeiros encontram-se em imparidade quando existe uma evidência objetiva de que, em resultado de um ou mais acontecimentos ocorridos após o seu reconhecimento inicial, os seus fluxos de caixa futuros estimados são afetados.

Para os ativos financeiros mensurados ao custo amortizado, a perda por imparidade a reconhecer corresponde à diferença entre a quantia escriturada do ativo e o valor presente na data de relato dos novos fluxos de caixa futuros estimados descontados à respetiva taxa de juro efetiva original.

Para os ativos financeiros mensurados ao custo, a perda por imparidade a reconhecer corresponde à diferença entre a quantia escriturada do ativo e a melhor estimativa do justo valor do ativo na data de relato.

As perdas por imparidade são registadas em resultados na rubrica “Perdas por imparidade” no período em que são determinadas.

Subsequentemente, se o montante da perda por imparidade diminui e tal diminuição pode ser objetivamente relacionada com um acontecimento que teve lugar após o reconhecimento da perda, esta

Relatório e Contas



Handwritten notes in blue ink, including a large oval shape, a checkmark, and some illegible scribbles.

deve ser revertida por resultados. A reversão deve ser efetuada até ao limite da quantia que estaria reconhecida (custo amortizado) caso a perda não tivesse sido inicialmente registada. A reversão de perdas por imparidade é registada em resultados na rubrica “Reversões de perdas por imparidade”. Não é permitida a reversão de perdas por imparidade registada em instrumentos de capital próprio (mensurados ao custo).

(ii) Ao justo valor com as alterações reconhecidas na demonstração dos resultados

Todos os ativos e passivos financeiros não incluídos na categoria “Ao custo ou custo amortizado” são incluídos na categoria “Ao justo valor com as alterações reconhecidas na demonstração dos resultados”.

Desreconhecimento de ativos e passivos financeiros

A Empresa desreconhece ativos financeiros apenas quando os direitos contratuais aos seus fluxos de caixa expiram por cobrança, ou quando transfere para outra entidade o controlo desses ativos financeiros e todos os riscos e benefícios significativos associados à posse dos mesmos.

A Empresa desreconhece passivos financeiros apenas quando a correspondente obrigação seja liquidada, cancelada ou expire.

4.2.8 Subsídios do Governo

Os subsídios do Governo apenas são reconhecidos quando existe uma certeza razoável de que a Empresa irá cumprir com as condições de atribuição dos mesmos e de que os mesmos irão ser recebidos.

Os subsídios do Governo associados à aquisição ou produção de ativos fixos tangíveis e intangíveis são inicialmente reconhecidos no capital próprio, sendo subsequentemente imputados numa base sistemática (proporcionalmente às depreciações dos ativos subjacentes) como rendimentos do exercício durante as vidas úteis dos ativos com os quais se relacionam.

Outros subsídios do Governo são, de uma forma geral, reconhecidos como rendimentos numa base sistemática durante os períodos necessários para os balancear com os gastos que é suposto compensarem. Subsídios do Governo que têm por finalidade compensar perdas já incorridas ou que não têm gastos futuros associados são reconhecidos como rendimentos do período em que se tornam recebíveis.

4.2.9 Rédito

O rédito é mensurado pelo justo valor da contraprestação recebida ou a receber. O rédito reconhecido está deduzido do montante de devoluções, descontos e outros abatimentos e não inclui o imposto sobre o valor acrescentado (IVA) e outros impostos liquidados relacionados com a prestação de serviços.

Relatório e Contas



1) Receita tarifária

Títulos de receita própria

Bilhetes para viagens ocasionais, exclusivos da rede de transportes operada pela Carris: a receita da venda é apropriada integralmente pela CARRIS, sendo o rédito reconhecido no momento da venda/utilização.

Títulos de receita partilhada

Todos os restantes títulos vendidos pela Carris são válidos nas redes de vários operadores de transporte que operam na cidade de Lisboa, sendo a receita de venda distribuída pelos diferentes operadores de acordo com as regras de repartição estabelecidas.

Os títulos de receita partilhada subdividem-se em três grupos, com diferentes regras de apuramento da receita:

- i) Títulos ocasionais– *Zapping*, Bilhete Viagem CA/ML: a receita de venda é repartida em função das validações registadas;
- ii) Títulos combinados: a receita de venda é repartida de acordo com as quotas de repartição pré-estabelecidas;
- iii) Passes Navegante, Metropolitano e Municipal, incluindo as suas diversas modalidades (sub18 e sub23, Circula PT, Gratuidade Lisboa +65, Família, Antigo Combatente), com validade mensal: a repartição da receita destes passes é realizada de acordo com o modelo previsto no Regulamento n.º 1362-C/2023, de 27 dezembro 2023, que procede à sexta alteração ao Regulamento da AML n.º 278-A/2019 (Regulamento Metropolitano das Regras Gerais para a Implementação do Sistema Tarifário na Área Metropolitana de Lisboa).

As vendas efetuadas na rede da Carris são integradas diariamente na contabilidade, por entidade e tipo de título de transporte, em contas diferenciadas de acordo com as regras de repartição da receita (receita própria ou receita a repartir).

2) Apuramento da Receita gerada nas redes da TML e outros operadores

Compete à TML assegurar a repartição mensal da receita global realizada de títulos de receita partilhada, considerando o total de vendas realizada na sua própria rede (canais presenciais e digitais) e nas redes dos diversos Operadores de Transporte, de acordo com as regras estabelecidas para os diferentes tipos de produtos tarifários.

Títulos ocasionais (Zapping e Bilhete Viagem CA/ML)

A receita é repartida proporcionalmente às utilizações registadas nas redes dos operadores em que os títulos são aceites.

Relatório e Contas



Amigo F.
J. S.

Títulos combinados

A TML procede à repartição da receita de venda dos títulos combinados para o mês n , de acordo com as quotas pré-estabelecidas, considerando as vendas realizadas no período de 26/mês $(n-1)$ a 25/mês n .

Caso ocorram atrasos na disponibilização da informação TML, a Direção Comercial da Carris estima os valores a considerar, com base nos dados fornecidos pelos operadores que integram estes títulos, para contabilização no próprio mês.

Passes Navegante

A repartição da receita gerada pela venda de passes Navegante é realizada pela TML, nos termos definidos no Regulamento n.º 1362-C/2023, de 27/12/2023 que estabelece os pressupostos e regras para o cálculo dos valores das compensações relativas à utilização dos passes Navegante nas respetivas redes.

Em termos gerais, a metodologia de compensação do sistema estabelece a atribuição, a cada operador, de um valor de compensação por passe Navegante vendido, até que seja atingido o número máximo de passes Navegante a compensar anualmente. Quando as vendas de passes Navegante atingem o número máximo de passes a compensar, é atingido o valor máximo de compensação anual a atribuir ao sistema.

A repartição pelos Operadores, das receitas geradas pela venda dos passes Navegante e dos pagamentos a título de compensação pelo cumprimento da Obrigação de Serviço Público (OS) tarifária, é calculada por tipologia de passe Navegante e por Operador, com base numa quota de repartição dinâmica (FR_{ij}) , gerada mensalmente, que obedece à seguinte fórmula:

$$FR_{ij} = \frac{\text{Pass. km}_{ij} * \text{PesoPass. km}_i}{\sum_{k=1}^n [\text{Pass. km}_{kj} + \text{PesoPass. km}_k]}$$

Sendo, n o número de operadores k que disponibilizam serviço de transporte público.

Pass.km $_{i,j}$ — Passageiros quilómetros nos serviços do Operador i , utilizando a tipologia de passe Navegante j , calculados de acordo com a distância média determinada mensalmente para o Operador i e tipologia de passe Navegante j , multiplicada pelo número total de passageiros do Operador i com a tipologia de passe j .

O cálculo do agregado “passageiro quilómetro transportado” (Pass.km) baseia-se no número de passageiros transportados e nas distâncias médias por eles percorridas.

PesoPass.km $_i$ — Peso a atribuir ao fator passageiros.km no Operador i . Este peso é único para todas as tipologias de passe Navegante j .

A quota de repartição dinâmica do mês “ n ” é calculada até ao dia 8 do mês “ $n+3$ ”, com os dados de validações desse mês que entraram até ao dia 15 (quinze) do mês “ $n+2$ ”. A quota apurada é fixada como

Relatório e Contas



quota de repartição dinâmica do mês “n”, aplicando-se a esse mês, na distribuição dos seguintes montantes mensais:

- a) Receitas de bilheteira (em canais próprios e partilhados), incluindo os registos de vendas que entrem no sistema central da TML após o fecho do mapa do mês correspondente;
- b) Compensações dos passes bonificados sub18, sub23, Circula PT e PAC;
- c) Valor para financiamento do congelamento do preço dos passes;
- d) Compensações pelo cumprimento da OSP tarifária associada à disponibilização dos passes Navegante, pelo valor fixado no presente Regulamento;
- e) Comissões dos canais de venda partilhada.

Face aos prazos para concluir o processo de apuramento provisório, o valor contabilizado da receita mensal Navegante é estimado mensalmente pela Direção Comercial da Carris, com base na análise das vendas e utilização dos passes Navegante, em meses já fechados pela TML e com perfil semelhante ao mês que se pretende estimar, corrigido do fator sazonalidade.

Gratuidade dos Transportes Públicos

O Município de Lisboa implementou em 2022 a **gratuidade** dos transportes públicos para a população com mais de 65 anos com domicílio fiscal em Lisboa, estabelecendo para este efeito um Acordo com a TML, entidade a quem compete assegurar a correta implementação e operacionalização das medidas de gratuidade, comunicar e efetuar os pagamentos das compensações devidas aos Operadores:

- **Gratuidade +65 anos:** a adesão iniciou-se em julho e os carregamentos em agosto de 2022. Abrange as redes da CARRIS, Metro e CP em que seja válido o passe Navegante Urbano 3ª Idade.

A compensação aos Operadores é paga pelo Município através da TML, sendo o cálculo efetuado com base nos carregamentos mensais desde que tenham o registo de, pelo menos, uma validação mensal e de acordo com as quotas de repartição protocoladas.

3) Compensações de Serviço Público

O contrato de Concessão celebrado entre o Município e a CARRIS estipula, no n.º 1 da cláusula 22 do Aditamento, a atribuição de compensações financeiras pelo cumprimento das obrigações de serviço público, correspondente “ao montante do efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da sua execução sobre os custos e as receitas da CARRIS”. Para o cálculo deste valor são comparados os custos e as receitas da CARRIS numa situação de cumprimento das Obrigações de Serviço Público com os custos e receitas em condições normais de mercado, abrangendo

Relatório e Contas



a realização do serviço de transporte em carreiras e horários que não seriam rentáveis em termos comerciais, bem como a prática de tarifários reduzidos para grupos etários ou sociais desfavorecidos.

Anualmente, o Município de Lisboa realiza dois pagamentos por conta das Compensações de Serviço Público a apurar relativamente a esse mesmo ano. Conforme dispõe a cláusula 23.1 da Segunda Alteração ao Contrato de Concessão do Serviço Público de Transporte Coletivo de Superfície de Passageiros, estes pagamentos por conta devem efetuar-se no início de fevereiro e julho de cada ano.

Até ao dia 30 de março de cada ano, a CARRIS calcula e informa o Acionista dos valores das compensações devidas pelo cumprimento das obrigações no ano anterior as quais, de acordo com o modelo financeiro estabelecido, deverão proporcionar uma taxa interna de rentabilidade (TIR) dos capitais próprios de 5%, nos termos das cláusulas 22.6 e 22.7 da Segunda Alteração e Aditamento ao contrato de Concessão. Após receber esta informação, o Município dispõe de 30 dias para se pronunciar sobre os montantes propostos pela CARRIS e, havendo desacordo, segue-se um período de cinco dias para a conciliação de valores.

A fórmula de cálculo definida no Anexo II do Contrato de Concessão para compensação financeira pelo cumprimento de obrigações de serviço público, compreende não só uma componente relativa aos rendimentos e gastos da empresa – ‘componente de exploração’ –, que pode ser considerada de cobertura do défice gerado pela atividade operacional de serviço público, mas também uma componente relativa ao investimento (CAPEX) e variação de capital circulante – ‘componente de investimento’.

Tendo em conta o aumento significativo da componente de investimento (para responder de modo adequado às obrigações de serviço público) considerou-se impreterível aperfeiçoar e rever a política contabilística seguida, separando e diferenciando adequadamente o tratamento contabilístico da ‘componente de operação’, da remanescente componente de ‘investimento’.

A CARRIS, alterou em 2024 a política seguida, através da segregação do valor da COSP não tarifária prevista no Contrato de Concessão nas duas componentes seguintes:

- (i) **Componente de exploração**, a afetar à cobertura do défice de atividade operacional e à remuneração da CARRIS, registada diretamente como um subsídio à exploração da empresa, afetando positivamente o seu resultado;
- (ii) **Componente de investimento**, correspondente ao diferencial entre o valor da COSP não tarifária atribuída em cada ano pelo Município e a componente de exploração, a afetar ao investimento realizado para cumprimento das obrigações de serviço público. Esta componente é registada como um subsídio ao investimento (reconhecido em Capital Próprio, na rubrica de Ajustamentos/Outras Variações no Capital Próprio, no momento do seu recebimento), sendo transferida para rendimento ao longo do período determinado em conformidade com a média de anos de depreciação do investimento realizado em cada ano e desde 2017 (início do contrato de concessão celebrado com o Município), de forma a balancear com os custos associados ao investimento (nomeadamente as depreciações).

O Relatório de execução do contrato de concessão de 2024 enviado pela CARRIS à Câmara Municipal de Lisboa no dia 12 de agosto de 2025 apresenta um COSP de 2024 total (tarifário e não tarifário) no

Relatório e Contas



90. Amy F.
[Handwritten signature]

montante de 51 186 933€ (acrescido IVA na componente tarifária, perfazendo um total de 51 325 486€). Este cálculo considera um ajustamento relativo os subsídios ao investimento recebidos naquele ano, no montante de cerca de 24 milhões de euros, expurgando os mesmos por forma a acautelar-se uma eventual sobrecompensação. Por despacho da Direção de Mobilidade da CML (DMM) de 2 de outubro de 2025, o Concedente apresenta um valor de COSP de 75 147 016€ (que inclui os subsídios ao investimento recebidos), contudo e no seguimento do acima descrito, aprovou o pagamento do valor comunicado pela CARRIS de 51 325 486 euros. Considerando que o contrato de concessão em vigor termina em 31 de dezembro de 2028, é intenção do concedente e da CARRIS preparar um novo contrato, estando o formato atual a ser objeto de análise com o apoio de consultores externos, para preparação do modelo de compensação das obrigações de serviço público, de forma a refletir a evolução da CARRIS.

Refere-se que, conforme tem sido procedimento desde 2017, a CARRIS efetua o reconhecimento como rédito quando as compensações lhe são comunicadas nos termos previstos contratualmente, motivo pelo qual o valor da COSP não tarifária de 2024, foi contabilizada nas demonstrações financeiras de 2025 na altura em que recebeu o despacho da DMM da CML em 2 de outubro de 2025, estando a contabilização do COSP de 2024 refletida de forma consistente com a política contabilística descrita na presente nota a qual foi alterada (e reexpressa retroativamente) nas demonstrações financeiras do exercício de 2024.

A CARRIS reconhece como rédito uma estimativa da componente de compensações tarifárias decorrentes da prática de tarifas bonificadas pela CML para determinados grupos da população, calculada com base nos perfis de utilizadores e vendas de passes para os segmentos alvo.

4.2.10 Imposto sobre o rendimento

O imposto sobre o rendimento do exercício registado na demonstração dos resultados corresponde à soma dos impostos correntes com os impostos diferidos. Os impostos correntes e os impostos diferidos são registados em resultados, salvo quando os impostos diferidos se relacionam com itens registados diretamente no capital próprio, caso em que são registados no capital próprio.

O imposto corrente a pagar é calculado com base no lucro tributável. O lucro tributável difere do resultado contabilístico, uma vez que exclui diversos gastos e rendimentos que apenas serão dedutíveis ou tributáveis em outros exercícios, bem como gastos e rendimentos que nunca serão dedutíveis ou tributáveis.

Os impostos diferidos referem-se às diferenças temporárias entre os montantes dos ativos e passivos para efeitos de relato contabilístico e os respetivos montantes para efeitos de tributação. Os ativos e os passivos por impostos diferidos são mensurados utilizando as taxas de tributação que se espera estarem em vigor à data da reversão das correspondentes diferenças temporárias, com base nas taxas de tributação (e legislação fiscal) que estejam formalmente emitidas na data de relato.

Os passivos por impostos diferidos são reconhecidos para todas as diferenças temporárias tributáveis e os ativos por impostos diferidos são reconhecidos para as diferenças temporárias dedutíveis para as quais existem expectativas razoáveis de lucros fiscais futuros suficientes para utilizar esses ativos por impostos diferidos, ou diferenças temporárias tributáveis que se revertam no mesmo período de reversão

Relatório e Contas



das diferenças temporárias dedutíveis. Em cada data de relato é efetuada uma revisão dos ativos por impostos diferidos, sendo os mesmos ajustados em função das expectativas quanto à sua utilização futura.

A Empresa apenas reconhece ativos por impostos diferidos quando tem um elevado grau de certeza de vir a obter lucros tributáveis futuros que permitam a utilização dos referidos gastos na obtenção de um benefício económico futuro. Assim, tendo em consideração o prescrito na Estrutura Conceptual do SNC, de que apenas deve ser reconhecido um ativo quando existir a certeza de vir a ocorrer um benefício económico futuro para a entidade, e, mantendo a consistência do que tem vindo a ser a política contabilística seguida, a Empresa optou por não reconhecer ativos por impostos diferidos, por não possuir garantia de vir a obter lucros tributáveis futuros que permitam a utilização dos referidos gastos na obtenção de um benefício económico futuro (poupança fiscal).

4.2.11 Provisões

As provisões são registadas quando a Empresa tem uma obrigação presente (legal ou construtiva) resultante dum acontecimento passado, seja provável que para a liquidação dessa obrigação ocorra uma saída de recursos e o montante da obrigação possa ser estimado com fiabilidade.

O montante das provisões registadas consiste na melhor estimativa, na data de relato, dos recursos necessários para liquidar a obrigação. Tal estimativa, revista em cada data de relato, é determinada tendo em consideração os riscos e incertezas associados a cada obrigação, podendo originar aumento ou diminuição do valor das provisões, por contrapartida dos resultados do período.

Os passivos contingentes não são reconhecidos nas demonstrações financeiras, sendo divulgados sempre que a possibilidade de existir uma saída de recursos (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.

4.2.12 Benefícios pós-emprego

Plano de benefícios definidos

A Empresa tem um plano de benefícios definidos para complemento de pensões de reforma por velhice, invalidez e pensões de sobrevivência. As responsabilidades da Empresa relacionadas com este plano são determinadas através do método da unidade de crédito projetada, sendo as respetivas avaliações atuariais efetuadas em cada data de relato, de modo a conhecer o valor das responsabilidades na data do balanço e o gasto com pensões a registar no exercício.

A responsabilidade associada aos benefícios garantidos reconhecida no balanço representa o valor presente da correspondente obrigação, ajustado por ganhos e perdas atuariais e pelo gasto dos serviços passados não reconhecidos.

Os ganhos e perdas atuariais são reconhecidos anualmente por contrapartida de Resultados Transitados.

Relatório e Contas



A responsabilidade associada aos benefícios garantidos reconhecida no balanço representa o valor presente da correspondente obrigação, ajustado por ganhos e perdas atuariais e pelo gasto dos serviços passados não reconhecidos.

Os ganhos e perdas atuariais são reconhecidos anualmente por contrapartida de Resultados Transitados.

4.2.13 Regime do acréscimo (periodização económica)

A Empresa regista os seus rendimentos e gastos de acordo com o regime contabilístico do acréscimo, pelo qual os rendimentos e gastos são reconhecidos à medida que são gerados, independentemente do momento do respetivo recebimento ou pagamento. As diferenças entre os montantes recebidos e pagos e os correspondentes rendimentos e gastos gerados são registadas como ativos ou passivos.

4.2.14 Acontecimentos após a data do balanço

Os acontecimentos após a data do balanço que proporcionam informação adicional sobre condições que existiam à data do balanço (*“adjusting events”* ou acontecimentos após a data do balanço que dão origem a ajustamentos) são refletidos nas demonstrações financeiras. Os eventos após a data do balanço que proporcionam informação sobre condições ocorridas após a data do balanço (*“non adjusting events”* ou acontecimentos após a data do balanço que não dão origem a ajustamentos) são divulgados nas demonstrações financeiras, se forem considerados materiais.

4.3 Juízos de valor 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 as quantias relatadas de ativos e passivos, assim como as quantias relatadas de rendimentos e gastos do período.

As estimativas e os pressupostos subjacentes foram determinados por referência à data de relato 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 factos e circunstâncias, em períodos subsequentes que, não sendo previsíveis à data de aprovação das demonstrações financeiras, não foram consideradas nessas estimativas, conduzindo à sua revisão, pelo que os resultados reais futuros poderão diferir das estimativas efetuadas. As alterações às estimativas que ocorram posteriormente à data das demonstrações financeiras serão corrigidas de forma prospetiva.

Os principais juízos de valor e estimativas efetuadas na preparação das demonstrações financeiras anexas estão relacionados com:

- a) Vidas úteis dos ativos fixos tangíveis e intangíveis;
- b) Registo de perdas de imparidade em ativos correntes;

Relatório e Contas



- c) Constituição de provisões;
- d) Responsabilidades com benefícios de reforma;
- e) Rédito a reconhecer até à comunicação definitiva pela TML;
- f) Valor a receber da CML relativo à COSP.

2.

5. CAIXA E SEUS EQUIVALENTES

Para efeitos da demonstração de fluxos de caixa, a rubrica de “Caixa e seus Equivalentes” inclui numerário e depósitos bancários imediatamente mobilizáveis e outras aplicações de curto prazo.

A rubrica de “Caixa e Depósitos Bancários” é constituída pelos seguintes saldos, em 31 de dezembro de 2025 e 2024:

	2025	2024
Numerário	9.667,26	8.908,35
Depósitos bancários imediatamente mobilizáveis	3.585.117,85	2.610.727,17
Outras aplicações (CEDIC)	55.000.000,00	42.000.000,00
	<u>58.594.785,11</u>	<u>44.619.635,52</u>

Os montantes totais incluídos em “Outras Aplicações” referem-se a aplicações em Certificados Especiais de Dívida de Curto Prazo (CEDIC).

A 31 de dezembro de 2025 todos os saldos de caixa e seus equivalentes encontram-se disponíveis para uso.

A demonstração de fluxos de caixa é preparada segundo o método direto, através do qual são divulgados os recebimentos e pagamentos de caixa brutos em atividades operacionais, de investimento e de financiamento.

A Empresa classifica os juros e dividendos pagos como atividades de financiamento e os juros e os dividendos recebidos como atividades de investimento.

Em 31 de dezembro de 2025, o valor reconhecido na demonstração de fluxos de caixa em “Outros recebimentos/pagamentos” inclui o montante de € 5,3 milhões referente a pedidos de reembolso de IVA pagos pela Autoridade Tributária no decurso do período.

Relatório e Contas

6. ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Durante os exercícios findos em 2025 e 2024 o movimento ocorrido na quantia escriturada dos ativos fixos tangíveis, bem como nas respetivas depreciações acumuladas e perdas por imparidade acumuladas, foi o seguinte:

2025								
	Terrenos e Recursos Naturais	Edifícios e Outras Construções	Equipamento Básico	Equipamento Transporte	Equipamento Administrativo	Outros Ativos Fixos Tangíveis	Ativos Fixos Tangíveis Em Curso	Total
Ativos								
Saldo Inicial	38.641.817,64	160.423.207,84	331.374.472,28	2.456.295,67	9.976.860,33	20.717.328,50	4.415.763,82	568.005.746,08
Aquisições	-	1.481.400,24	1.775.395,49	211.064,61	189.970,32	241.256,60	2.511.516,58	6.410.603,84
Outras transferências	-	-	-	-	-	-	156.023,73	156.023,73
Alienações	-	-	-	-38.110,61	-14.863,04	-1.138,20	-	-54.111,85
Transferências	-	1.671.400,46	1.447.826,70	54.009,76	10.157,97	321.863,24	-3.694.421,86	-189.163,73
Abates	-	-64.500,00	-2.902.389,15	-	-98.260,06	-38.869,25	-	-3.104.018,46
Revalorizações	-787.862,00	4.174.018,98	-	-	-	-	-	3.386.156,98
Saldo	37.853.955,64	167.685.527,52	331.695.305,32	2.683.259,43	10.063.865,52	21.240.440,89	3.388.882,27	574.611.236,59
Saldo Inicial	-	135.157.498,44	239.128.159,86	2.261.767,04	9.185.746,29	18.738.177,94	-	404.471.349,57
Depreciações do exercício (Nota 23)	-	3.442.787,73	16.320.963,03	194.500,82	388.269,10	874.054,96	-	21.220.575,64
Alienações	-	-	-	-38.110,61	-12.938,77	-682,92	-	-51.732,30
Abates	-	-64.500,00	-2.901.050,41	0,00	-98.177,71	-38.869,25	-	-3.102.597,37
Saldo	-	138.535.786,17	252.548.072,48	2.418.157,25	9.462.898,91	19.572.680,73	-	422.537.595,54
Ativos Líquidos	37.853.955,64	29.149.741,35	79.147.232,84	265.102,18	600.966,61	1.667.760,16	3.388.882,27	152.073.641,05
2024								
	Terrenos e Recursos Naturais	Edifícios e Outras Construções	Equipamento Básico	Equipamento Transporte	Equipamento Administrativo	Outros Ativos Fixos Tangíveis	Ativos Fixos Tangíveis Em Curso	Total
Ativos								
Saldo Inicial	38.221.922,64	154.738.003,73	312.267.962,02	2.411.833,88	9.654.339,54	20.301.740,69	3.474.714,02	541.070.516,52
Aquisições	-	659.004,52	21.027.681,76	44.461,79	479.270,20	77.071,90	3.176.413,82	25.463.903,99
Outras transferências	-	-	-	-	-	-	844.200,00	844.200,00
Alienações	-	-	-	-	-13.565,56	-	-	-13.565,56
Transferências	-	891.776,42	992.428,75	-	-	351.158,85	-3.079.564,02	-844.200,00
Abates	-	-	-2.913.600,25	-	-143.183,85	-12.642,94	-	-3.069.427,04
Revalorizações	419.895,00	4.134.423,17	-	-	-	-	-	4.554.318,17
Saldo	38.641.817,64	160.423.207,84	331.374.472,28	2.456.295,67	9.976.860,33	20.717.328,50	4.415.763,82	568.005.746,08
Saldo Inicial	-	132.428.191,80	225.135.500,27	2.051.159,58	8.634.092,69	17.757.299,57	-	386.006.243,91
Depreciações do exercício (Nota 23)	-	2.729.306,64	16.819.011,82	210.607,46	707.397,01	989.507,71	-	21.455.830,64
Alienações	-	-	-	-	-12.814,36	-	-	-12.814,36
Abates	-	-	-2.826.352,23	-	-142.929,05	-8.629,34	-	-2.977.910,62
Saldo	-	135.157.498,44	239.128.159,86	2.261.767,04	9.185.746,29	18.738.177,94	-	404.471.349,57
Ativos Líquidos	38.641.817,64	25.265.709,40	92.246.312,42	194.528,63	791.114,04	1.979.150,56	4.415.763,82	163.534.396,51

7.
P.
10
24

Relatório e Contas



2.
8
90.
17

As adições verificadas no decorrer do período de 2025, referem-se sobretudo a obras de melhoria nas instalações da Empresa, tendo em vista a adaptação às necessidades operacionais e administrativas da mesma e a melhoria das condições de trabalho.

Os edifícios e outras construções implantadas em propriedade alheia têm o valor líquido contabilístico de € 2.548.378,96 (€ 2.166.404,21 em 2024) e respeitam essencialmente às instalações da Empresa situadas na Pontinha e na Alta de Lisboa.

Os ativos fixos tangíveis são depreciados de acordo com o método das quotas constantes, sendo registada uma quota integral no ano de aquisição e não sendo praticada qualquer quota no ano do abate se o bem ainda se encontrar em curso de depreciação durante a vida útil estimada.

As depreciações do exercício, no montante de € 21.220.575,64 (Nota 23) (€ 21.455.830,64 em 2024), foram registadas nas seguintes rubricas:

	2025	2024
Edifícios e Outras Construções	3.442.787,73	2.729.306,64
Equipamento Básico	16.320.963,03	16.819.011,82
Equipamento Transporte	194.500,82	210.607,46
Equipamento Administrativo	388.269,10	707.397,01
Outros Ativos Fixos Tangíveis	874.054,96	989.507,71
	<u>21.220.575,64</u>	<u>21.455.830,64</u>

Relatório e Contas



R.
[Signature]
[Signature]
[Signature]

O detalhe dos custos históricos de aquisição de ativos fixos tangíveis e correspondentes valores de revalorização em 31 de dezembro de 2025 e 2024, líquidos de depreciações e perdas por imparidade acumuladas, é o seguinte:

	2025		
	Custo Histórico	Excedente Revalorização (a)	Valor Revalorizado
Terrenos e Recursos Naturais	1.880.216,42	35.973.739,22	37.853.955,64
Edifícios e Outras Construções	9.721.453,79	19.428.287,56	29.149.741,35
Equipamento Básico	79.147.232,84	-	79.147.232,84
Equipamento Transporte	265.102,18	-	265.102,18
Equipamento Administrativo	600.966,61	-	600.966,61
Outros Ativos Fixos Tangíveis	1.667.760,16	-	1.667.760,16
	93.282.732,00	55.402.026,78	148.684.758,78

(a) Inclui as reavaliações efetuadas ao abrigo de diplomas legais e reavaliações livres, efetuadas até 31/12/2025.

	2024		
	Custo Histórico	Excedente Revalorização (b)	Valor Revalorizado
Terrenos e Recursos Naturais	1.880.216,42	36.761.601,22	38.641.817,64
Edifícios e Outras Construções	7.909.030,54	17.356.678,86	25.265.709,40
Equipamento Básico	92.244.991,82	1.320,60	92.246.312,42
Equipamento Transporte	194.528,63	-	194.528,63
Equipamento Administrativo	791.114,04	-	791.114,04
Outros Ativos Fixos Tangíveis	1.979.150,56	-	1.979.150,56
	104.999.032,01	54.119.600,68	159.118.632,69

(b) Inclui as reavaliações efetuadas ao abrigo de diplomas legais e reavaliações livres, efetuadas até 31/12/2024.

Não foi apurada qualquer perda por imparidade em qualquer dos períodos.

7. LOCAÇÕES

Locações financeiras

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 a Empresa não mantinha quaisquer contratos de locação financeira.

Relatório e Contas



F.
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

Locações operacionais

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 a Empresa era locatária em contratos de locação operacional relacionados com viaturas ligeiras.

O gasto relacionado com locações operacionais reconhecido nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024 é detalhado conforme se segue:

	Gasto do período	
	2025	2024
Pagamentos mínimos	216.356,23	197.094,78

8. ATIVOS INTANGÍVEIS

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024 o movimento ocorrido na quantia escriturada dos ativos intangíveis, bem como nas respetivas amortizações acumuladas e perdas por imparidade, foi o seguinte:

Relatório e Contas

F.
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]

	2025		
	Programas de computador	Ativos Intangíveis em curso	Total
Ativos			
Saldo Inicial	12.268.828,01	318.968,73	12.587.796,74
Aquisições	16.227,75	148.150,00	164.377,75
Outras transferências	-	-156.023,73	-156.023,73
Alienações	-	-	-
Transferências e outras reclassificações	189.163,73	-	189.163,73
Abates	-	-	-
Revalorizações	-	-	-
Saldo	12.474.219,49	311.095,00	12.785.314,49
Amortizações Acumuladas e Perdas por Imparidade			
Saldo Inicial	11.516.219,63	-	11.516.219,63
Amortizações do período (Nota 23)	539.672,21	-	539.672,21
Abates	-	-	-
Saldo	12.055.891,84	-	12.055.891,84
Ativos Líquidos	418.327,65	311.095,00	729.422,65

Relatório e Contas

	2024		
	Programas de computador	Ativos Intangíveis em curso	Total
Ativos			
Saldo Inicial	11.424.628,01	1.000.223,73	12.424.851,74
Aquisições	-	162.945,00	162.945,00
Outras transferências	-	-844.200,00	-844.200,00
Alienações	-	-	-
Transferências e outras reclassificações	844.200,00	-	844.200,00
Abates	-	-	-
Revalorizações	-	-	-
Saldo	12.268.828,01	318.968,73	12.587.796,74
Amortizações Acumuladas e Perdas por Imparidade			
Saldo Inicial	11.031.864,37	-	11.031.864,37
Amortizações do período (Nota 23)	484.355,26	-	484.355,26
Abates	-	-	-
Saldo	11.516.219,63	-	11.516.219,63
Ativos Líquidos	752.608,38	318.968,73	1.071.577,11

F.
R.
J.
J.

9. PARTICIPAÇÕES FINANCEIRAS – MÉTODO DE EQUIVALÊNCIA PATRIMONIAL

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024, o movimento ocorrido na rubrica "Participações Financeiras – Método de Equivalência Patrimonial" foi o seguinte:

	2025	2024
Participações financeiras		
Saldo inicial	7.735.205,34	6.767.962,01
Variação - Método de equivalência patrimonial	-366.462,00	967.243,33
Saldo final	7.368.743,34	7.735.205,34

Relatório e Contas



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, a Empresa evidenciava os seguintes investimentos em subsidiárias e associadas:

		2025								
		Sede	Ativo	Passivo	Capital Próprio	Total de rendimentos	Resultado líquido	% detida	Saldo de Balanço	Proporção no Resultado
Subsidiárias:										
	Carristur (a)	Lisboa	10.556.113,72	3.187.370,38	7.368.743,34	10.892.812,54	-413.410,88	100,00	7.368.743,34	-366.462,00
Empresas associadas:										
	Publicarris - Publicidade na CCFL (a)	Amadora	2.094.918,51	2.730.303,75	-635.385,24	1.757.126,90	64.571,09	45,00	-	-
									<u>7.368.743,34</u>	<u>-366.462,00</u>

(a) Valores baseados nas demonstrações financeiras não aprovadas em 31 de dezembro de 2025.

		2024								
		Sede	Ativo	Passivo	Capital Próprio	Total de rendimentos	Resultado líquido	% detida	Saldo de Balanço	Proporção no Resultado
Subsidiárias:										
	Carristur (b)	Lisboa	10.542.669,63	2.807.464,29	7.735.205,34	12.666.613,26	967.243,33	100,00	7.735.205,34	967.243,33
Empresas associadas:										
	Publicarris - Publicidade na CCFL (b)	Amadora	2.148.876,00	2.848.833,00	-699.956,00	1.674.922,00	54.368,00	45,00	-	-
									<u>7.735.205,34</u>	<u>967.243,33</u>

(b) Valores baseados nas demonstrações financeiras não aprovadas em 31 de dezembro de 2024.

10. IMPOSTOS SOBRE RENDIMENTO

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 (cinco anos para a Segurança Social), exceto quando se verificarem prejuízos fiscais, tenham sido concedidos benefícios fiscais, ou estejam em curso inspeções, reclamações ou impugnações, casos estes em que, dependendo das circunstâncias, os prazos são alargados ou suspensos.

A Empresa encontra-se sujeita ao Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (IRC), aplicando uma taxa de 20% sobre a matéria coletável em 2025. Com a entrada em vigor da Lei n.º 73-A/2025, de 30 de dezembro, que aprovou o Orçamento do Estado para 2026, a taxa aplicável a partir de 2026 passou a ser de 19%.

Nos termos do artigo 88.º do código do IRC, a Empresa encontra-se sujeita adicionalmente a tributações autónomas sobre um conjunto de encargos às taxas previstas no mencionado artigo.

Relatório e Contas

7.
f
D
17
fmu

O gasto com impostos sobre o rendimento em 31 de dezembro de 2025 e 2024 é detalhado conforme se segue:

	2025	2024
Imposto corrente e ajustamentos:		
Imposto corrente do período	32.376,53	17.608,82
Impostos diferidos:		
Impostos diferidos decorrentes de reavaliações livres e legais efetuadas nos ativos fixos tangíveis	-442.555,08	-345.677,53
Impostos diferidos decorrentes de provisões	-	451.055,70
Gasto com impostos sobre o rendimento	-410.178,55	122.986,99

	2025	2024
Resultado antes de impostos	244.627,82	673.502,90
Gasto com impostos sobre o rendimento apurado à taxa de 21,5% (22,5% em 2024)	52.594,98	151.538,15
Tributações autónomas	32.376,53	17.608,82
Reporte de prejuízos fiscais	-52.594,98	-151.538,15
Diferenças temporárias:		
Impostos diferidos decorrentes de reavaliações livres e legais efetuadas nos ativos fixos tangíveis (depreciação)	-442.555,08	-345.677,53
Impostos diferidos decorrentes de provisões	-	451.055,70
Gasto com impostos sobre o rendimento	-410.178,55	122.986,99

Impostos diferidos

No que respeita às reavaliações efetuadas sobre os terrenos, e para efeitos do cálculo e registo do correspondente passivo por imposto diferido, foi considerada a base fiscal atualizada por coeficientes de atualização monetária dos terrenos reportada a 31 de dezembro de 2025, tendo-se utilizado para o efeito uma taxa agregada de imposto de 20,5%.

No cálculo efetuado relativamente aos ativos objetos de reavaliações legais, considerou-se o efeito da não dedução fiscal de 40% das reavaliações efetuadas, em conformidade com o Decreto-Lei n.º 118-B/86.

Relatório e Contas



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.

O movimento ocorrido nos passivos por impostos diferidos nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024 é como segue:

	Passivos por impostos diferidos	
	2025	2024
Saldo inicial	10.473.249,33	10.336.379,49
Efeito em resultados:		
Diferenças derivadas de mensurações de justo valor:		
Reavaliações livres de terrenos e edifícios	-436.057,04	-336.406,97
Diferenças entre a base fiscal e a base contabilística de ativos fixos tangíveis registados no custo considerado à data de transição (que foram objeto de reavaliações legais)	-6.498,04	-9.270,56
	-442.555,08	-345.677,53
Efeito em reservas e capital próprio:		
Diferenças derivadas de mensurações de justo valor:		
Reavaliações livres de terrenos e edifícios	201.259,11	482.547,37
	201.259,11	482.547,37
Saldo final	10.231.953,36	10.473.249,33

A empresa optou por não reconhecer quaisquer ativos por impostos diferidos, nomeadamente relacionados com benefícios pós emprego, provisões e prejuízos fiscais, por não possuir garantia de vir a obter lucros tributáveis futuros que permitam a utilização dos referidos gastos na obtenção de um benefício económico futuro (poupança fiscal).

11. OUTROS INVESTIMENTOS FINANCEIROS

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 a rubrica “Outros Investimentos Financeiros” apresentava a seguinte composição:

Relatório e Contas



F.
Jo.
fin
24

	2025	2024
Não correntes:		
Títulos da dívida pública depositados em Instituições de Crédito	338.596,85	338.596,85
Títulos da dívida pública em carteira	10.250,55	10.250,55
Depósitos em numerário à ordem do Juiz	723.063,18	723.063,18
Perdas por imparidades de outros investimentos financeiros	-1.195,50	-
	<u>1.070.715,08</u>	<u>1.071.910,58</u>
Fundo de compensação do trabalho (FCT)	376.960,33	376.960,33
Participações financeiras – método do custo	15.000,00	15.000,00
	<u>1.462.675,41</u>	<u>1.463.870,91</u>

Em 2025, o montante de € 1.070.715,08 (€ 1.071.910,58 em 2024) respeita a títulos da dívida pública detidos pela Empresa e a depósitos em numerário à ordem do Juiz para garantir pensões de acidentes de trabalho, de que a Empresa foi auto-seguradora, até 8 de janeiro de 1999.

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, o valor de € 15.000,00 em “Participações financeiras” refere-se à participação na Empresa OPT - Optimização e Planeamento de Transportes, S.A.

12. INVENTÁRIOS

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, os inventários da Empresa eram detalhados conforme se segue:

	2025			2024		
	Quantia bruta	Perdas por imparidade	Quantia líquida	Quantia bruta	Perdas por imparidade	Quantia líquida
Mercadorias	73.265,30	-	73.265,30	70.883,08	-	70.883,08
Matérias-primas, subsidiárias e de consumo	5.310.508,69	18.102,02	5.292.406,67	4.652.649,86	18.092,98	4.634.556,88
	<u>5.383.773,99</u>	<u>18.102,02</u>	<u>5.365.671,97</u>	<u>4.723.532,94</u>	<u>18.092,98</u>	<u>4.705.439,96</u>

Relatório e Contas

Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas e variação dos inventários de produção

O custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas reconhecido nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024 detalha-se conforme se segue:

	2025		
	Mercadorias	MP, subsid. consumo	Total
Saldo inicial	70.883,08	4.652.649,86	4.723.532,94
Compras	13.924,17	20.928.457,22	20.942.381,39
Regularizações	-330,94	-5.981,41	-6.312,35
Saldo final	73.265,30	5.310.508,69	5.383.773,99
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	11.211,01	20.264.616,98	20.275.827,99

	2024		
	Mercadorias	MP, subsid. consumo	Total
Saldo inicial	72.265,08	2.093.619,92	2.165.885,00
Compras	14.455,11	19.312.343,62	19.326.798,73
Regularizações	-1.582,62	-	-1.582,62
Saldo final	70.883,08	4.652.649,86	4.723.532,94
Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas	14.254,49	16.753.313,68	16.767.568,17

Perdas por imparidade

No exercício findo em 31 de dezembro de 2025 encontram-se registadas perdas por imparidade acumuladas de inventários no montante de € 18.102,02 (€ 18.092,98. em 2024).

Relatório e Contas

13. CLIENTES E OUTROS CRÉDITOS A RECEBER

As categorias de ativos financeiros correntes em 31 de dezembro de 2025 e 2024 são detalhadas conforme se segue:

ATIVOS FINANCEIROS	2025			2024		
	Montante bruto	Perdas por imparidade acumuladas	Montante líquido	Montante bruto	Perdas por imparidade acumuladas	Montante líquido
Ativos financeiros ao custo amortizado menos perdas por imparidade:						
Clientes	1.582.846,57	-	1.582.846,57	1.961.148,70	-	1.961.148,70
Outros créditos a receber	20.409.892,98	84.074,29	20.325.818,69	16.997.745,77	84.074,29	16.913.671,48
	<u>21.992.739,55</u>	<u>84.074,29</u>	<u>21.908.665,26</u>	<u>18.958.894,47</u>	<u>84.074,29</u>	<u>18.874.820,18</u>

A rubrica "Outros Créditos a Receber", à data de 31 de dezembro de 2025 e 2024, inclui as seguintes verbas:

	2025	2024
Operadores de transportes	3.859.519,94	3.576.397,66
Vendas de dezembro	400.499,10	629.844,97
Subsídios por receber	12.575.376,29	8.660.019,85
Pagamentos por conta CML	2.441.594,42	2.309.211,64
Outros	1.132.903,23	1.822.271,65
	<u>20.409.892,98</u>	<u>16.997.745,77</u>

O saldo da rubrica "Pagamentos por conta – CML" regista os montantes recebidos no período por conta das compensações de serviço público, deduzidos dos valores em dívida relativos às compensações de serviço público apuradas. Em 31 de dezembro de 2025, o valor de € 2.441.594,42 refere-se à COSP Tarifária de 2025 (Nota 20), que se encontra por receber.

Relatório e Contas



7.

 JA

14. INSTRUMENTOS DE CAPITAL PRÓPRIO

Capital Social:

Em 31 de dezembro de 2025 o Capital subscrito e realizado da Empresa corresponde a 15.734.800 ações ordinárias nominativas com o valor nominal de € 5,00 cada, sendo detido a 100% pelo Município de Lisboa.

Por deliberação do seu Acionista, datada de 14 de abril de 2025, o Resultado Líquido do exercício findo em 31 de dezembro de 2024, foi transferido para Resultados Transitados.

Excedentes de Revalorização:

O movimento na rubrica de "Excedentes de Revalorização" no exercício findo em 31 de dezembro de 2025 foi conforme se segue:

	Excedente de revalorização ativos fixos tangíveis
Saldo no início do período	43.749.357,58
Revalorizações do período (Nota 6)	3.386.156,98
Realização de reservas	-2.028.172,27
Impostos diferidos (Nota 10)	241.295,97
Saldo no final do período	45.348.638,26

A Empresa procedeu em anos anteriores à revalorização dos seus ativos fixos ao abrigo da legislação aplicável, nomeadamente:

- Decreto-Lei n.º 430/78, de 27 de dezembro
- Decreto-Lei n.º 219/82, de 2 de junho
- Decreto-Lei n.º 399-G/84, de 28 de dezembro
- Decreto-Lei n.º 118-B/86, de 27 de maio
- Decreto-Lei n.º 111/88, de 2 de abril
- Decreto-Lei n.º 49/91 de 25 de janeiro
- Decreto-Lei n.º 264/92, de 24 de novembro
- Decreto-Lei n.º 31/98, de 11 de fevereiro.

Como resultado das revalorizações efetuadas (as quais fazem parte integrante do custo considerado dos bens sobre os quais incidiram estas reavaliações), as depreciações do exercício findo em 2025 foram aumentadas em € 75.558,61. Deste montante, 40% não é aceite como custo para efeitos de

Relatório e Contas



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature, a smaller signature, and several initials.

determinação da matéria coletável em sede de imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas (IRC).

Subsídios do Governo:

Os subsídios do Governo apenas são reconhecidos quando existe uma certeza razoável de que a Empresa irá cumprir com as condições de atribuição dos mesmos e de que os mesmos irão ser recebidos.

Os subsídios do Governo associados à aquisição ou produção de ativos não correntes são inicialmente reconhecidos no Capital Próprio, na rubrica de "Outras variações no capital próprio", sendo subsequentemente imputados numa base sistemática (proporcionalmente às depreciações dos ativos subjacentes) como rendimentos do exercício durante as vidas úteis dos ativos com os quais se relacionam.

Durante os exercícios findos em 31 de dezembro de 2025 e 2024 a Empresa registou os valores relacionados com subsídios:

	2025	2024
Fornecedores:		
Subsídios relacionados com ativos:		
Montante atribuído no ano	1.543.058,16	25.385.009,90
Rédito do período	-2.616.276,07	-3.363.479,60
Ajustamento de subsídios	519.299,49	-4.406.412,69
	-553.918,42	17.615.117,61
Subsídios COSP:		
Montante atribuído no ano	15.995.094,45	33.055.395,00
Rédito do período	-16.840.269,57	-15.063.036,85
Ajustamento de subsídios	-1.867.907,49	-6.317.253,26
	-2.713.082,61	11.675.104,89
	-3.267.001,03	29.290.222,50

Distribuição de dividendos:

De acordo com a legislação vigente em Portugal, os incrementos decorrentes da aplicação do justo valor através de componentes do Capital Próprio, incluindo os da sua aplicação através do Resultado Líquido do período, apenas relevam para poderem ser distribuídos aos acionistas/sócios quando os elementos

Relatório e Contas



R.
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

ou direitos que lhes deram origem sejam alienados, exercidos, extintos, liquidados ou quando se verifique o seu uso, no caso de ativos fixos tangíveis e intangíveis.

15. PROVISÕES E PASSIVOS CONTINGENTES

A evolução das provisões nos períodos findos em 2025 e 2024 é detalhada conforme se segue:

	2025				
	Saldo inicial	Aumentos	Reversões	Utilizações	Saldo final
Processos judiciais em curso	1.460.112,91	1.148.064,24	747.532,03	169.463,70	1.691.181,42
Acidentes de trabalho e doenças profissionais	584.763,24	-	70.223,70	-	514.539,54
Outras provisões	3.733.320,20	-	984.201,44	-	2.749.118,76
	5.778.196,35	1.148.064,24	1.801.957,17	169.463,70	4.954.839,72

	2024				
	Saldo inicial	Aumentos	Reversões	Utilizações	Saldo final
Processos judiciais em curso	1.698.084,27	522.780,79	760.752,15	-	1.460.112,91
Acidentes de trabalho e doenças profissionais	591.938,12	-	7.174,88	-	584.763,24
Outras provisões	2.545.931,51	1.763.422,70	576.034,01	-	3.733.320,20
	4.835.953,90	2.286.203,49	1.343.961,04	-	5.778.196,35

Em 31 de dezembro de 2025 encontra-se registado o montante de € 1.691.181,42 (€ 1.460.112,91 em 2024) para fazer face a processos judiciais em curso e o montante de € 514.539,54 (€ 584.763,24 em 2024) para fazer face a responsabilidades inerentes às pensões de acidentes de trabalho, de que a Empresa foi auto-seguradora até 8 de janeiro de 1999.

Na rubrica de Outras provisões, encontra-se registado:

1. O montante de € 285.923,36 (€ 314.980,20 em 2024) para atender a um provável exfluxo de recursos resultantes da situação patrimonial negativa da empresa associada Publicarris;
2. O montante de € 2.300.000,00 (€ 3.245.333,91 em 2024) para fazer face a possíveis responsabilidades decorrentes da liquidação de proporcionais de férias e subsídio de férias relativo a trabalho suplementar e atividades complementares de anos anteriores;
3. O montante de € 163.195,40 (€ 173.006,09 em 2024) para atender a contingências decorrentes de sinistros rodoviários.

Relatório e Contas



F.
A
RO.
hm
J

16. FORNECEDORES E OUTRAS CONTAS A PAGAR

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 a rubrica de “Fornecedores” apresentava a seguinte composição:

	2025	2024
Fornecedores:		
Fornecedores c/c	7.046.910,89	8.590.360,57
Faturas em receção e conferência	2.372.219,67	2.185.985,53
Fornecedores de Investimento	1.158.019,86	1.027.635,34
	<u>10.577.150,42</u>	<u>11.803.981,44</u>

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, a rubrica de “Outras Dívidas a Pagar” apresentava a seguinte composição:

	2025	2024
Outras dívidas a pagar:		
Remunerações a liquidar	15.077.494,44	13.908.134,71
Outros credores por acréscimos de gastos	442.615,75	1.733.191,43
Outros credores	4.254.149,55	641.965,85
Pagamentos por conta – TML Gratuitidade	1.166.312,44	914.259,55
Compensação Navegante	4.905.151,79	7.633.029,57
Ajustamentos em subsídios	14.108.534,96	12.759.926,96
Acionistas/sócios	10.157,67	10.157,67
	<u>39.964.416,60</u>	<u>37.600.665,74</u>

A rubrica “Pagamentos por conta – TML Gratuitidade” inclui os montantes recebidos a título de pagamentos por conta no âmbito do acordo sobre a implementação de transporte coletivo gratuito no Município de Lisboa, para maiores de 65 anos, com domicílio fiscal em Lisboa.

Na rubrica de “Outros credores” encontra-se registado, em 2025, o montante de 3,7M€ relativo a reforço extraordinário de verbas “decorrente ainda dos impactos das medidas de combate à situação pandémica, de verba para apoio aos serviços públicos de transporte de passageiros, abrangidos pelo Programa de Apoio à Redução Tarifária (PART), nos termos previstos no n.º 3 do artigo 169.º da Lei n.º 24-D/2022, de 30 de dezembro”. Este “financiamento” está sujeito à supervisão da AMT, que verificará se os montantes atribuídos “não representam uma sobrecompensação”.

Relatório e Contas



R.
R.
R.
R.

17. ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 as rubricas de “Estado e Outros Entes Públicos” apresentavam a seguinte composição:

	2025		2024	
	Ativo	Passivo	Ativo	Passivo
Imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas				
Pagamentos por conta	-		1.759.814,42	
Estimativa de imposto (Nota 10)	-32.376,53		-17.608,82	
Retenções na Fonte	150.825,40		232.322,65	
Imposto sobre o rendimento das pessoas singulares		460.311,38		455.277,67
Imposto sobre o Valor Acrescentado	1.939.934,45		2.742.045,00	
Contribuições para a Segurança Social		1.627.641,20		1.415.675,25
Outros impostos		25.932,14		24.981,77
	<u>2.058.383,32</u>	<u>2.113.884,72</u>	<u>4.716.573,25</u>	<u>1.895.934,69</u>

Em 31 de dezembro de 2025 o montante inscrito na rubrica “Imposto sobre o Valor Acrescentado” refere-se a pedidos de reembolso de IVA solicitados para os meses de outubro a dezembro de 2025.

18. DIFERIMENTOS PASSIVOS

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 as rubricas do passivo corrente “Diferimentos” apresentavam os seguintes saldos:

	2025	2024
Diferimentos	1.028.578,08	1.255.830,81

O montante inscrito nestas rubricas refere-se sobretudo ao diferimento do rendimento com as vendas de títulos de transporte, nomeadamente passes, cuja utilização ocorrerá no mês seguinte.

Relatório e Contas



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.

19. BENEFÍCIOS PÓS-EMPREGO

Benefícios pós-emprego – planos de benefícios definidos

A Empresa assumiu, em data anterior à sua municipalização, o compromisso de conceder aos seus empregados prestações pecuniárias a título de complemento de reforma por velhice e invalidez e pensões de sobrevivência.

A avaliação atuarial do valor presente da obrigação de benefícios definidos foi efetuada com referência a 31 de dezembro de 2025 e 2024 pela empresa Actuariado. O valor presente da obrigação de benefícios definidos, o custo dos serviços correntes e dos serviços passados foram mensurados através do método da unidade de crédito projetada.

Os principais pressupostos seguidos na avaliação atuarial atrás referida foram os seguintes:

	2025	2024
Idade normal de reforma	Variável	Variável
Pensões de reforma	Pagas 14 vezes ao ano	Pagas 14 vezes ao ano
Tábua de mortalidade	TV88/90 80%	TV88/90 80%
Tábua de invalidez	SR01 130%	SR01 130%
Tábua de Turnover	CARRIS	CARRIS
Taxa de desconto	4,50%	3,50%
Taxa de crescimento dos salários	3,00%	5,50% (2025) 2,60% (após 2025)
Taxa de crescimento das pensões	0,00%	0,00%

A entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 86-D/2016 de 30 de dezembro, alterado pela Lei n.º 107/2017 de 10 de novembro, veio proceder à transferência das responsabilidades relativas a complementos de pensões de reformados, pensionistas e trabalhadores no ativo à data de 31 de dezembro de 2016 para a Caixa Geral de Aposentações, conforme Decreto-Lei n.º 95/2017, de 10 de agosto.

O estudo atuarial para cálculo das responsabilidades com benefícios pós-emprego tem em conta as alterações decorrentes dos referidos diplomas legais, considerando que todas as variações estimadas nos benefícios pós-emprego decorrentes das alterações salariais verificadas após 31 dezembro 2016, bem como de novas admissões, são da responsabilidade da CARRIS.

Relatório e Contas

O montante da responsabilidade associada aos planos de benefícios definidos em 31 de dezembro de 2025 e 2024 é detalhado conforme se segue:

	2025	2024
Valor presente da obrigação de benefícios definidos - sem fundo:		
Trabalhadores no ativo	25.500.101,34	20.460.064,60
Reformados	8.743.674,75	5.987.700,87
	<u>34.243.776,09</u>	<u>26.447.765,47</u>

O detalhe da população abrangida pelo estudo atuarial de 2025 e 2024 é o seguinte:

População	2025	2024
Ativos	2635	2504
Pensionistas	219	159

O montante registado como gasto, no período findo em 31 de dezembro de 2025, foi de € 2.662.899,76 (€ 2.417.054,24 em 2024) (Nota 22). Em 2025 foram ainda pagos complementos de reforma no montante de € 458.382,66 (€ 268.384,67 em 2024).

A evolução das responsabilidades da Empresa com pensões nos períodos de 2025 e 2024 tem a seguinte composição:

	2025	2024
Valor presente da obrigação no início do período	26.447.765,47	24.215.031,53
Custo dos serviços correntes	1.715.233,09	1.596.051,69
Pensões pagas	-458.382,66	-268.384,67
Custo dos juros	947.666,67	821.002,55
Ganhos e perdas atuariais	5.591.493,52	84.064,37
	<u>34.243.776,09</u>	<u>26.447.765,47</u>

Relatório e Contas



F.
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]
[Handwritten signature]

20. RÉDITO

O rédito reconhecido pela Empresa em 2025 e 2024 é detalhado conforme se segue:

	2025		2024	
Vendas e serviços prestados				
Venda de bens	59.503,91		63.228,14	
Prestação de serviços e compensações tarifárias	<u>128.543.216,03</u>	128.602.719,94	<u>124.232.281,51</u>	124.295.509,65
Subsídios (inclui compensações não tarifárias atribuídas pela CML)		<u>33.006.367,39</u>		<u>30.570.357,32</u>
		<u>161.609.087,33</u>		<u>154.865.866,97</u>

Prestação de Serviços e compensações tarifárias:

	2025	2024
Serviço Público:	72.810.980,37	76.104.015,94
Autocarros	57.624.711,23	59.289.556,93
Elétricos	12.470.851,37	12.966.537,11
Ascensores	1.668.783,27	2.440.094,06
Carmo	1.046.634,50	1.407.827,84
Compensações tarifárias:	52.813.733,47	46.017.960,74
Compensações 4_18/sub23 e Social+ PART Fixo	21.537.289,52	14.179.281,94
COSP Tarifária	2.441.594,42	1.321.409,74
Compensações Gratuitidade	2.771.162,92	2.309.211,64
Compensação Navegante	2.771.162,92	2.660.559,24
Compensação passe antigo combatente	23.044.640,01	22.850.389,89
Compensação passe antigo combatente	3.019.046,60	2.697.108,29
Alugueres	426.547,47	510.465,41
Aluguer de espaços para publicidade	1.033.971,42	642.933,90
Cartões Títulos Transporte	695.265,08	746.278,76
Outras	762.718,22	210.626,76
	<u>128.543.216,03</u>	<u>124.232.281,51</u>

Relatório e Contas



[Handwritten signatures and initials in blue ink]

21. FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

A rubrica de "Fornecimentos e Serviços Externos" nos exercícios de 2025 e 2024 é detalhada conforme se segue:

	2025	2024
Manutenção e reparação autocarros	6.611.814,87	15.361.314,34
Manutenção e reparação elétricos	2.036.123,40	2.492.631,75
Outras manutenções e reparações	3.198.480,46	3.008.201,76
Gasóleo, gasolina, gás e lubrificantes	3.005.521,02	2.502.412,79
Licenciamento de software	2.342.142,47	2.022.926,47
Comissões a intermediários	827.605,96	653.600,00
Seguros	3.071.569,20	3.075.683,40
Auditoria, consultoria e honorários	3.477.329,99	2.972.509,39
Limpeza material circulante e outros	1.914.034,73	1.682.798,73
Aluguer de pneus	965.324,00	906.970,00
Eletricidade	1.606.992,13	2.611.098,12
Comunicação	1.068.953,12	965.327,83
Vigilância e segurança	1.154.683,78	1.092.677,17
Outros fornecimentos e serviços externos	3.369.296,49	2.422.240,22
	<u>34.649.871,62</u>	<u>41.770.391,97</u>

Verifica-se em 2025 face a 2024 uma quebra acentuada nesta rubrica devido à incorporação da atividade de manutenção da CARRISBUS, fazendo com que os gastos nas rubricas "Manutenção e reparação" de Autocarros e Elétricos diminuam substancialmente.

Relatório e Contas



2.
P
90.
P
24

22. GASTOS COM O PESSOAL

A rubrica de "Gastos com o pessoal" nos exercícios de 2025 e 2024 é detalhada conforme se segue:

	2025	2024
Remunerações dos órgãos sociais	401.194,08	386.226,16
Remunerações do pessoal	81.201.542,12	71.334.660,91
Benefícios pós-emprego:		
Benefícios definidos (Nota 19)	2.662.899,76	2.417.054,24
Rescisões	155.000,00	50.000,00
Encargos sobre remunerações	19.142.954,09	16.811.793,54
Seguros de acidentes de trabalho e doenças profissionais	994.966,34	873.374,56
Gastos de ação social	400.557,16	332.499,86
Outros	2.036.938,54	1.861.403,60
	<u>106.996.052,09</u>	<u>94.067.012,87</u>

O crescimento verificado decorre do efeito conjugado dos seguintes fatores: absorção dos trabalhadores da Carrisbus, ocorrida em dezembro 2024; atualizações salariais de 2025 e aumento do trabalho extraordinário para responder às necessidades de operação.

A rubrica "Remunerações dos órgãos sociais" inclui, em 2025, o montante de € 369.694,08 referente a remunerações do Conselho de Administração (€ 354.726,16 em 2024). O remanescente refere-se a remunerações do Conselho Fiscal, eleito por deliberação datada de 12 de março de 2024.

O número de efetivos em 31 de dezembro de 2025 e 2024 era, respetivamente, de 2.635 e 2.504.

23. GASTOS/REVERSÕES DE DEPRECIAÇÃO E AMORTIZAÇÃO

A decomposição da rubrica de "Gastos/Reversões de Depreciação e de Amortização" nos exercícios de 2025 e 2024 é conforme se segue:

	2025	2024
Ativos Fixos Tangíveis (Nota 6)	21.220.575,64	21.455.830,64
Ativos Intangíveis (Nota 8)	539.672,21	484.355,26
	<u>21.760.247,85</u>	<u>21.940.185,90</u>

Relatório e Contas



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature and several smaller initials.

24. OUTROS RENDIMENTOS

A decomposição da rubrica de "Outros rendimentos" nos exercícios de 2025 e 2024 é conforme se segue:

	2025	2024
Rendimentos suplementares:		
Indemnizações	560.440,35	589.346,68
Rendas e cedência instalações	607.496,89	616.913,82
Outros rendimentos suplementares	102.373,52	216.960,71
Rendimentos nos restantes ativos financeiros	18.362,96	21.634,84
Rendimentos em investimentos não financeiros	5.405,29	1.414,53
Reconhecimento de subsídios ao investimento (Nota 14)	2.616.276,07	3.363.479,60
Rendimento subsídios investimento - COSP	17.143.663,52	15.063.036,85
Outros	1.119.047,66	370.082,43
	<u>22.173.066,26</u>	<u>20.242.869,46</u>

A rubrica "Rendimentos nos restantes ativos financeiros" inclui, em 2025, o montante de € 4.117,08 referente a dividendos distribuídos pela empresa OPT - Optimização e Planeamento de Transportes, S.A. relativos ao exercício de 2024.

Relatório e Contas



2.

25. OUTROS GASTOS

A composição da rubrica de "Outros gastos" nos exercícios de 2025 e 2024 é conforme se segue:

	2025	2024
Impostos e taxas	226.015,93	173.644,31
Gastos e perdas em investimentos financeiros	-	13.560,61
Gastos em investimentos não financeiros	1.033,01	92.008,95
Quotizações	114.157,91	101.601,91
Insuficiência de estimativa para impostos	8.273,84	13.895,03
Outros	440.784,95	396.264,01
	<u>790.265,64</u>	<u>790.974,82</u>

26. JUROS E OUTROS RENDIMENTOS E GASTOS SIMILARES

Os gastos de financiamento reconhecidos em 2025 e 2024 foram os seguintes:

	2025	2024
Outros gastos de financiamento	85,07	-

Foram reconhecidos os seguintes juros e outros rendimentos similares em 2025 e 2024:

	2025	2024
Juros obtidos	413.313,74	582.000,83

27. PARTES RELACIONADAS

Durante o exercício de 2025 foram atribuídas remunerações aos membros do Conselho de Administração no montante de € 369.694,08 (€ 354.726,16 em 2024).

Relatório e Contas

No decurso dos exercícios de 2025 e 2024 foram efetuadas as seguintes transações com partes relacionadas:

	2025				
	Vendas de inventários	Serviços Prestados	Compras de inventários	Compras de ativos fixos	Serviços obtidos
Entidade que efetuou a operação:					
Subsidiárias					
Carristur – Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Sociedade Unipessoal, Lda.	2.080,25	909.726,73	468,00	-	835.207,49
Associadas					
Publicarris – Publicidade na CCFL, SA	-	878.563,45	-	-	-
Outras partes relacionadas:					
Carrisbus – Manutenção, Reparação e Transportes, SA (a)	-	14.505,98	6.977,46	-	-
	<u>2.080,25</u>	<u>1.802.796,16</u>	<u>7.445,46</u>	<u>-</u>	<u>835.207,49</u>

(a) Empresa detida pela Carristur.

Relatório e Contas

27.7.90.
JH

	2024				
	Vendas de inventários	Serviços Prestados	Compras de inventários	Compras de ativos fixos	Serviços obtidos
Entidade que efetuou a operação:					
Subsidiárias					
Carristur – Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Sociedade Unipessoal, Lda.	9.864,23	763.068,79	1.404,00	380.000,00	708.296,17
Associadas					
Publicarris – Publicidade na CCFL, SA		837.385,90			
Outras partes relacionadas:					
Carrisbus – Manutenção, Reparação e Transportes, SA (b)	105.121,10	1.546.093,42	2.297.371,28	328.559,84	11.336.933,42
	<u>114.985,33</u>	<u>3.146.548,11</u>	<u>2.298.775,28</u>	<u>708.559,84</u>	<u>12.045.229,59</u>

(b) Empresa detida pela Carristur.

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024 a Empresa apresentava os seguintes saldos com partes relacionadas:

	2025		2024	
	Contas a receber correntes	Contas a pagar correntes	Contas a receber correntes	Contas a pagar correntes
Subsidiárias:				
Carristur - Inovação em Transportes Urbanos e Regionais, Sociedade Unipessoal, Lda.	212.166,92	135.780,20	380.798,29	709.173,94
Associadas:				
Publicarris – Publicidade na CCFL, SA	253.979,69		193.363,47	-
Outras partes relacionadas:				
Carrisbus - Manutenção, Reparação e Transportes, SA	280,00	1.006.977,46	98.278,16	3.618.482,89
	<u>466.426,61</u>	<u>1.142.757,66</u>	<u>672.439,92</u>	<u>4.327.656,83</u>

Relatório e Contas



F.
R.
Am
20

28. SUBSÍDIOS E OUTROS APOIOS DE ENTIDADES PÚBLICAS

Durante os exercícios de 2025 e 2024 a Empresa beneficiou dos seguintes subsídios e outros apoios, e procedeu ao registo em rédito, conforme abaixo descrito:

	2025	
	Montante recebido	Rédito do período
CML - COSP não tarifária – 2024	48.877.721,84	
Exploração	-	32.882.627,39
Investimento	-	16.840.269,57
Programas Nacionais (investimento)	1.543.058,16	2.616.276,07
Outros		
Exploração	186.267,72	123.740,00
Investimento (acerto COSP2017-2022)	303.393,95	303.393,95
	<u>50.910.441,67</u>	<u>52.766.306,98</u>

	2024	
	Montante recebido	Rédito do período
CML - COSP não tarifária – 2023		
Exploração	-	28.921.066,39
Investimento	22.393.643,18	15.063.036,85
F.Ambiental (exploração)	1.518.300,00	1.518.300,00
Programas Nacionais (investimento)	27.185.009,90	3.363.479,60
Outros		
Exploração	169.095,12	130.990,93
Investimento	-	-
	<u>51.266.048,20</u>	<u>48.996.873,77</u>

Relatório e Contas



R.
90.
P
74

Os outros subsídios à exploração detalham-se, conforme abaixo:

	2025	2024
Projeto Tangent	-1.638,18	45.930,51
Projeto Trips	-	5.653,26
Projeto Upper	26.854,68	32.893,73
Projeto Safebus	-	9.349,82
EIT KIC	29.960,31	-
Projeto VoxPop	-	24.608,32
Projeto CSS Boost	39.099,13	5.910,09
Projeto eDREAMS	-	1.845,20
Projeto E-Med	12.331,61	4.800,00
HUB Criativo Beato	15.323,03	-
IMT DATA4PT	1.809,42	-
	123.740,00	130.990,93

29. DIVULGAÇÕES EXIGIDAS POR DIPLOMAS LEGAIS

Honorários faturados pelo Revisor Oficial de Contas:

Contratualmente o Revisor Oficial de Contas tem direito a faturar € 33.000,00 relacionados com a revisão legal das contas de 2025. Durante o ano de 2025 foram faturados € 22.000,00 referentes ao período de 2024 e € 11.000 referentes ao período de 2025.

Despesas originadas pelas estruturas representativas dos trabalhadores:

Para efeito do disposto no despacho de Sua Excelência o Secretário de Estado do Tesouro, publicado na 2.ª série do D.R. n.º 151 de 3/7/80, as despesas originadas pelas estruturas representativas dos trabalhadores foram, nos exercícios de 2025 e 2024, as seguintes:

Relatório e Contas

	2025	2024
Custo das Matérias Consumidas	33,85	12,89
Gastos com o Pessoal	577.432,77	570.291,31
Depreciações	114,60	299,65
	<u>577.581,22</u>	<u>570.603,85</u>

Houve, em média, dez e onze trabalhadores afetos a tempo inteiro a estas estruturas, em 2025 e 2024, respetivamente.

30. GARANTIAS

Em 31 de dezembro de 2025 e 2024, as garantias bancárias prestadas a favor de terceiros ascendiam a € 10.887,23.

	2025	2024
Garantias a favor de várias entidades	10.887,23	10.887,23
	<u>10.887,23</u>	<u>10.887,23</u>

31. OUTROS ASSUNTOS

Relativamente ao lamentável e trágico acidente do Ascensor da Glória que marcou o exercício de 2025 e em que a CARRIS centrou as suas prioridades no apoio às vítimas e seus familiares através do seu Gabinete de Apoio Social e em estreita articulação com o Acionista e com a Seguradora, ao abrigo da carteira de seguros subscrita junto desta última, é convicção do Conselho de Administração da Carris que todas as responsabilidades deste acidente se encontram cobertas pelos seguros existentes, conforme foi possível comprovar através de confirmação externa enviada pela Seguradora, pelo que, não é previsível virem a ocorrer responsabilidades materiais para a CARRIS, não acauteladas nas demonstrações financeiras.

Relatório e Contas



32. ACONTECIMENTOS APÓS A DATA DO BALANÇO

Em 1 de janeiro de 2026, tomou posse um novo Conselho de Administração para o mandato 2025-2029, nomeado pelo acionista único, em Deliberação Social Unânime data de 19 de dezembro de 2025. Esta nova composição substitui o órgão de gestão anterior que esteve em funções até 31 de dezembro de 2025. A nova administração assumiu funções com o objetivo de dar continuidade à atividade da empresa, não se antecipando impactos materiais ajustáveis nas demonstrações financeiras do exercício anterior.

Não obstante, os conflitos atuais no médio oriente podem impactar negativamente o aumento dos custos, nomeadamente, os da energia e de aquisição de material circulante

33. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Propõe-se que os Resultados Líquidos do Exercício, no montante de € 654.806,37, sejam transferidos para a conta de Resultados Transitados.

Relatório e Contas



O Conselho de Administração

O Contabilista Certificado

Presidente: Rui Pedro Gaspar Lopo

Jaime Aleno dos Santos Soares de Melo

Vice-Presidentes: Ana Paula Domingos Carioca

Francisco Manuel Cardoso Marta Pinto Machado

Vogal executiva: Mariana de Sousa Costa

Vogal não executiva: Teresa do Passo



RIBEIRO, RIGUEIRA, MARQUES, ROSEIRO
& ASSOCIADOS, SROC, LDA.

RELATÓRIO DE AUDITORIA

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, S.A. (a Entidade), que compreendem o balanço em 31 de dezembro de 2025 (que evidencia um total de 249.561.988,11 euros e um total de capital próprio de 146.447.104,64 euros, incluindo um resultado líquido de 654.806,37 euros), a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e o anexo que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, S.A. em 31 de dezembro de 2025 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.

Bases para a opinião

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

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

Ênfases

Conforme referido na nota 2.2 do anexo, o contrato de concessão de serviço público de transporte coletivo de superfície de passageiros, celebrado com a Câmara Municipal de Lisboa, tem, na sua redação, características que resultam no seu enquadramento no âmbito de aplicação da IFRIC 12 “Acordos de Concessão de Serviço”, sendo entendimento do Conselho de Administração da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, S.A. que a aplicação da IFRIC 12 não contribui para a apresentação de informação financeira útil para os utentes das suas demonstrações financeiras, pelo que, dessa forma, entendeu o Conselho de Administração da Entidade ser mais apropriado proceder à derrogação da aplicação da IFRIC 12, posição com a qual concordamos. Adicionalmente, os efeitos dessa derrogação encontram-se divulgados na referida nota 2.2 do anexo.

Conforme divulgado na nota 4.1 do anexo, de acordo com o Aditamento à segunda alteração ao contrato de concessão de serviço público de transporte coletivo de superfície de passageiros, celebrado em 20 de setembro de 2018, com a Câmara Municipal de Lisboa, não tendo o Concedente manifestado oposição à manutenção da concessão, através de deliberação pelos Órgãos competentes, até 31 de dezembro de 2022, o prazo de concessão encontra-se prorrogado por cinco anos, isto é, até 31 de dezembro de 2028. No entanto, este Aditamento não prevê a prorrogação da concessão para além daquela data. Assim, sem prejuízo desta situação, o Conselho de Administração considera que não está em causa a continuidade da Entidade.

Adicionalmente, segundo informação da Direção Municipal de Mobilidade da Câmara Municipal de Lisboa, datada de outubro de 2025, foi proposta a revisão do contrato de concessão de serviço público acima referido.

Conforme mencionado na nota 31 do anexo, a atividade da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, S.A. ficou marcada, no ano de 2025, pelo trágico acidente do ascensor da Glória. É convicção do Conselho de Administração que, até à data e com a informação disponível, todas as responsabilidades identificadas, conhecidas e ainda em curso e associadas a este acidente, estarão cobertas pelas apólices de seguros ativas, pelo que não será expectável qualquer responsabilidade que tenha impacto nas demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2025 e seguintes.

A nossa opinião não é modificada em relação a estas matérias.

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

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

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira da Entidade.

JBA.

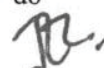
Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

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

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



RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, al. e) do Código das Sociedades Comerciais, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Entidade, não identificámos incorreções materiais.

Lisboa, 13 de março de 2026

RIBEIRO, RIGUEIRA, MARQUES, ROSEIRO & ASSOCIADOS, SROC, LDA.
Representada por:



Joaquim Eduardo Pinto Ribeiro, [REDACTED]
Registado na CMVM com o [REDACTED]

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A. Exercício de 2025

Em cumprimento das disposições legais e estatutárias aplicáveis, o Conselho Fiscal da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A. apreciou o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025, apresentados pelo Conselho de Administração.

No âmbito das suas competências de fiscalização, o Conselho Fiscal acompanhou a atividade da Sociedade ao longo do exercício, tendo analisado a informação contabilística e financeira disponibilizada e mantido contacto com o Conselho de Administração, com o Revisor Oficial de Contas e com os auditores externos.

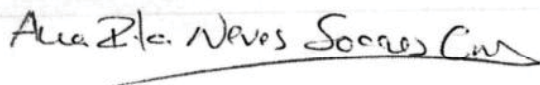
O Conselho Fiscal tomou conhecimento e concordou, com a Certificação Legal das Contas e o Relatório de Auditoria emitidos pelo Revisor Oficial de Contas, nos quais é expressa opinião de que as demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materialmente relevantes, a posição financeira da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, E.M., S.A. em 31 de dezembro de 2025, bem como o respetivo desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao exercício findo naquela data, de acordo com o Sistema de Normalização Contabilística.

O Conselho Fiscal tomou igualmente conhecimento das matérias objeto de ênfase constantes dos referidos relatórios, não tendo sido emitida qualquer modificação à opinião dos mesmos.

Nestes termos, o Conselho Fiscal considera que o **Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras do exercício de 2025** refletem adequadamente a situação económica e financeira da Sociedade e são suscetíveis de aprovação pela Assembleia Geral.

Lisboa, 17 de Março de 2026

O Conselho Fiscal


Alca P. de Neves Soares


Rui António

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA (Carris ou Empresa), que compreendem o balanço em 31 de dezembro de 2025 (que evidencia um total de 249 561 988 euros e um total de capital próprio de 146 447 105 euros, incluindo um resultado líquido de 654 806 euros), a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio e a demonstração de fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e o anexo às demonstrações financeiras que inclui um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, EM, SA em 31 de dezembro de 2025 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.

Bases para a opinião

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

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

Ênfases

Conforme referido na nota 2.2 do anexo às demonstrações financeiras e tendo em consideração o parágrafo seguinte, o contrato de concessão de serviço público de transporte coletivo de superfície de passageiros, celebrado com a Câmara Municipal de Lisboa (CML), tem, na sua redação, características que resultam no seu enquadramento



13

no âmbito de aplicação da IFRIC 12 “Acordos de Concessão de Serviço”, sendo entendimento do Conselho de Administração da Carris que a aplicação da IFRIC 12 não contribui para a apresentação de informação financeira útil para os utentes das suas demonstrações financeiras, pelo que, dessa forma, entendeu o Conselho de Administração da Carris ser mais apropriado proceder à derrogação da aplicação da IFRIC 12, encontrando-se os efeitos dessa derrogação divulgados na referida nota 2.2 do anexo às demonstrações financeiras.

Conforme referido nas notas 4.1 e 4.2.9.3 do anexo às demonstrações financeiras, atendendo à evolução que se tem verificado na Carris, o formato do atual contrato de concessão encontra-se a ser objeto de reanálise envolvendo consultores externos e internos na preparação de estudos a apoiar tanto a Câmara Municipal de Lisboa (Concedente) como a Carris (Concessionária) na revisão de cálculos da compensação financeira pelo cumprimento de obrigações de serviço público (COSP) de forma à evolução ocorrida na Carris nos últimos anos ser tida em conta. Neste âmbito, salientamos nomeadamente que, o Relatório de execução do contrato de concessão de 2024 enviado pela Carris à Câmara Municipal de Lisboa (CML) a 12 de agosto de 2025 apresenta um COSP de 2024 total (tarifário e não tarifário) no montante de cerca de 51 milhões de euros, tendo este valor vindo a ser aprovado por Despacho da Direção de Mobilidade da CML (DMM) em 2 de outubro de 2025, acompanhado de um pedido de revisão do contrato de concessão em vigor por parte do Concedente. Esta situação, aliada ao facto de o contrato de concessão atual terminar em 31 de dezembro de 2028, criou a intenção da Carris juntamente com a CML, desenvolver esforços no sentido do atual contrato de concessão ser revisto, intenção que conforme referimos anteriormente, consta também do Despacho do DMM da CML que aprova o Relatório de execução do contrato de concessão de 2024, sendo convicção do Conselho de Administração da Carris que isso acontecerá e que a continuidade da Carris se encontra assegurada. Adicionalmente, refere-se que, conforme tem sido procedimento nos últimos anos, a Carris e tendo em conta as incertezas quanto à interpretação das variáveis contidas no cálculo das compensações COSP, efetua o reconhecimento como rédito quando as compensações lhe são comunicadas nos termos previstos contratualmente, motivo pelo qual, o valor da COSP não tarifária de 2024, foi contabilizada nas demonstrações financeiras de 2025 na altura em que recebeu o despacho da DMM da CML em 2 de outubro de 2025, estando a contabilização do COSP de 2024 refletido de forma consistente com a política contabilística descrita na presente nota a qual foi alterada (e reexpressa retroativamente) nas demonstrações financeiras do exercício de 2024.

Conforme referido na nota 31 do anexo às demonstrações financeiras, relativamente acidente do Ascensor da Glória, acontecimento que marcou o exercício de 2025, é convicção do Conselho de Administração da Carris que todas as responsabilidades deste acidente se encontram cobertas pelos seguros existentes, não sendo previsível virem a ocorrer responsabilidades materiais para a Carris, não acauteladas nas demonstrações financeiras.

As demonstrações financeiras mencionadas no primeiro parágrafo da secção “Opinião” referem-se apenas à atividade da Empresa a nível individual e foram preparadas para aprovação e publicação nos termos da legislação em vigor, conforme evidenciado na nota 1 do anexo às demonstrações financeiras. Nas presentes demonstrações financeiras, as participações financeiras em subsidiárias e associadas são registadas pelo método da equivalência patrimonial, conforme referido na nota 4.2.5 do anexo às demonstrações financeiras.

A nossa opinião não é modificada em relação a estas matérias.

Responsabilidades do órgão de gestão e do órgão de fiscalização pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

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

O órgão de fiscalização é responsável pela supervisão do processo de preparação e divulgação da informação financeira da Carris.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

- (i) identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- (ii) obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Carris;
- (iii) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- (iv) concluímos sobre a apropriação do uso, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da Carris para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Carris descontinue as suas atividades;

BDO

- (v) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- (vi) comunicamos com os encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada durante a auditoria;
- (vii) das matérias que comunicamos aos encarregados da governação, incluindo o órgão de fiscalização, determinamos as que foram as mais importantes na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente e que são as matérias relevantes de auditoria. Descrevemos essas matérias no nosso relatório, exceto quando a lei ou regulamento proibir a sua divulgação pública;
- (viii) declaramos ao órgão de fiscalização que cumprimos os requisitos éticos relevantes relativos à independência e comunicamos-lhe todos os relacionamentos e outras matérias que possam ser percecionadas como ameaças à nossa independência e, quando aplicável, quais as medidas tomadas para eliminar as ameaças ou quais as salvaguardas aplicadas.

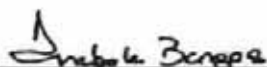
A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras, bem como a verificação de que a demonstração não financeira foi apresentada.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento ao artigo 451.º, n.º 3, al. e) do Código das Sociedades Comerciais, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e apreciação sobre a Empresa, não identificámos incorreções materiais.

Lisboa, 17 de março de 2026



Anabela Vaz Borges,
(ROC n.º [REDACTED], inscrito na CMVM sob o n.º [REDACTED])
em representação de BDO & Associados - SROC

- Deliberação n.º 163/CM/2026 (Proposta n.º 163/2026)
- Subscrita pelo Sr. Vice-presidente Gonçalo Reis:

Apreciação do Relatório e Contas de 2025 da EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E. M., S. A.

Pelouros: Mobilidade e Finanças.

Serviços: Direção Municipal de Mobilidade e Direção Municipal de Finanças.

Considerando que:

- 1 - As empresas do sector empresarial local regem-se pela Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto - Regime Jurídico da Atividade Empresarial Local e das Participações Locais (RJAEPL), pela Lei Comercial, pelos respetivos Estatutos e, subsidiariamente, pelo regime do Sector Empresarial do Estado, sem prejuízo das normas imperativas neste previstas, de acordo com o disposto no artigo 21.º daquela Lei;
- 2 - O n.º 1 do artigo 40.º do RJAEPL, determina que «As empresas devem apresentar resultados anuais equilibrados» e, o n.º 2 do mesmo artigo, dispõe que «... no caso de o resultado líquido antes de impostos se apresentar negativo, é obrigatória a realização de uma transferência financeira a cargo dos sócios, na proporção da respetiva participação social, com vista a equilibrar os resultados do exercício em causa»;
- 3 - O número 3 do mesmo artigo, estipula que «Os sócios de direito público preveem nos seus orçamentos anuais o montante previsional necessário à cobertura dos resultados líquidos antes de impostos, na proporção da respetiva participação social». Por sua vez, o n.º 4 estabelece que «No caso de o orçamento anual do ano em causa não conter verba suficiente para a cobertura dos prejuízos (...), os sócios de direito público deverão proceder a uma alteração ou revisão do mesmo, por forma a contemplar o montante necessário, e proceder à sua transferência no mês seguinte à apreciação das contas da empresa local (...).»;
- 4 - Para efeitos do limite legal de endividamento, a dívida total do município, inclui a das empresas locais, na proporção da respetiva participação no seu capital social, nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 54.º da Lei.º 73/2013, de 3 de setembro [Regime Financeiro das Autarquias Locais e das Entidades Intermunicipais (RFALEI)], sempre que se verifique o incumprimento das regras de equilíbrio de contas previstas no artigo 46.º do RJAEPL;
- 5 - A EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E. M., S. A., doravante designada por EMEL, é uma empresa coletiva de direito privado sob a forma de sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, de responsabilidade limitada, com natureza municipal, que goza de personalidade jurídica e é dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial;
- 6 - A EMEL é uma empresa local de gestão de serviços de interesse geral, tendo por objeto a intervenção na gestão e operação do sistema de apoio à mobilidade urbana, estacionamento e serviços associados, nomeadamente

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

- 7 - Nos termos do artigo 23.º dos seus Estatutos, a gestão da EMEL deve articular-se com os objetivos prosseguidos pelo Município de Lisboa, respeitando as orientações estratégicas aprovadas pela Câmara Municipal de Lisboa, visando o cumprimento do seu objeto social e assegurando a sua viabilidade económica e o equilíbrio financeiro;
- 8 - Em cumprimento do artigo 27.º dos seus estatutos - Deveres Especiais de Informação - o Conselho de Administração da EMEL enviou o Relatório e Contas 2025 acompanhado do Parecer do Fiscal Único e da Certificação Legal de Contas, emitida pela Grant Thornton & Associados - SROC, Ltd.ª, documentos que se anexam como parte integrante da presente Proposta;
- 9 - Da certificação legal das contas consta a seguinte reserva que se transcreve: «Na sequência de uma ação de fiscalização efetuada pela Autoridade Tributária e Aduaneira, esta entidade conclui pela não dedutibilidade fiscal da variação patrimonial negativa reconhecida pela EMEL no exercício de 2015, no montante de 6 836 137 euros, tendo procedido à emissão de uma liquidação adicional de imposto e respetivos juros compensatórios em 23 de agosto de 2017, no valor global de 935 689,50 euros. Por discordar da conclusão do referido relatório, o Conselho de Administração procedeu à sua contestação nos termos admitidos pela legislação fiscal. Sem abdicar da Reclamação Graciosa entretanto apresentada, a EMEL refletiu aquele montante como gasto nas demonstrações financeiras de 2017 e efetuou o seu pagamento em 28 de fevereiro de 2018. Em 14 de junho de 2018, no seguimento da submissão da declaração modelo 22, relativa ao exercício de 2017, a Autoridade Tributária comunicou à EMEL que esta não dispunha de prejuízos fiscais reportáveis, situação que originou o registo de um gasto de 447 759 euros, respeitante a insuficiência de estimativa de IRC. Nestas circunstâncias, não é ainda possível quantificar o efeito que o desfecho deste processo poderá vir a ter nas contas apresentadas, incluindo o eventual desconhecimento dos ativos por impostos diferidos (71 134 euros), associados a esta situação.»;
- 10 - Na Certificação Legal de Contas encontra-se exarada a seguinte opinião, que se transcreve: «(...) exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E. M., S. A., em 31 de dezembro de 2025 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data, de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.»;
- 11 - O Fiscal Único emitiu parecer no qual declara: «Face ao exposto, somos de parecer que, exceto quanto aos possíveis efeitos dos ajustamentos que poderiam revelar-se necessários, caso não existisse a limitação descrita na secção “Bases para

a opinião com reservas” da Certificação Legal das Contas, as demonstrações financeiras suprarreferidas e o Relatório de Gestão, bem como a proposta de aplicação de resultados nele expressa, estão de acordo com as disposições contabilísticas, legais e estatutárias aplicáveis, para efeitos de apreciação em Assembleia Geral de Acionistas;

12 - A EMEL apresenta um Resultado Antes de Impostos (RAI) positivo, não se encontrando, por isso, sujeita ao estipulado no n.º 2 do artigo 40.º do RJAELPL;

13 - A EMEL apresenta, em 31 de dezembro de 2025, um valor de capitais próprios positivo, superior a 50 % do Capital Social, conforme evidenciado no Balanço de 2025, encontrando-se, assim, em situação de equilíbrio nos termos do artigo 35.º do Código das Sociedades Comerciais.

Assim, **tenho a honra de propor que a Câmara Municipal delibere**, ao abrigo das disposições conjugadas do n.º 2 do artigo 25.º e do n.º 2 do artigo 26.º, bem como da alínea d) do n.º 1 do artigo 42.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, do n.º 1 do artigo 62.º, aplicável por força do artigo 4.º, ambos do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, das alíneas oo) e ccc) do n.º 1 do artigo 33.º da Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro (Regime Jurídico das Autarquias Locais), dos artigos 65.º e 66.º do Código

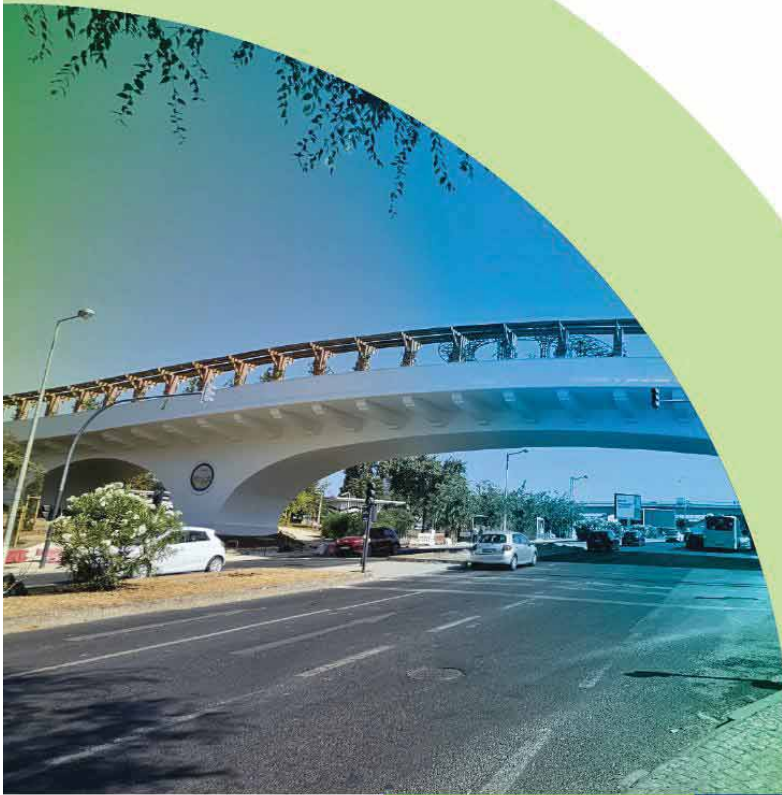
das Sociedades Comerciais; e, ainda, do n.º 2 do artigo 8.º, alínea d) do artigo 27.º, e dos artigos 33.º e 36.º dos Estatutos da EMEL:

1 - Aprovar o Relatório e Contas do exercício de 2025 da EMEL - Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E. M., S. A., incluindo os seguintes documentos que se anexam e fazem parte integrante da presente proposta:

- a) Relatório de Gestão do Conselho de Administração;
- b) Demonstrações Financeiras;
- c) Certificação Legal de Contas, com opinião com reservas;
- d) Parecer do Fiscal Único;
- e) Proposta de aplicação de resultados (página 127 do Relatório e Contas).

2 - Mandatar o Senhor Vice-presidente Gonçalo Reis - representante do Município de Lisboa na Assembleia Geral da EMEL - para votar favoravelmente os referidos documentos, nos termos da presente proposta.

[Aprovada por maioria, com 10 votos a favor (1 PPD/PSD, 2 IL, 2 CDS-PP, 3 Ind. PPD/PSD, 1 Ind. e 1 CH), 2 votos contra (1 PCP e 1 BE) e 5 abstenções (4 PS e 1 L).]



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	
Sumário Executivo	
Órgãos Sociais	
Introdução	
1. Mobilidade	
1.1. Mobilidade Ciclável.....	
1.1.1. Rede Ciclável.....	
1.1.2. GIRA	
1.2. Mobilidade Elétrica	
1.2.1. Dísticos Verdes	
1.2.2. Rede LEVE	
1.3. Gestão de Rede Semafórica	
1.4. Educação para a Mobilidade – Projeto Pela Cidade Fora	
2. Estacionamento.....	
2.1. Via Pública	
2.2. Atividades de Suporte.....	
2.2.1. Fiscalização.....	
2.2.2. Contraordenações	
2.2.3. Outras Atividades de Suporte	
2.3. Residentes	
2.4. Parques	
2.4.1. Parques Navegante.....	
2.4.2. BiciParks	
3. Inovação.....	
3.1. Sistemas de Informação.....	
4. Comunicação	
4.1. Comunicação e marketing	
5. Recursos Humanos	
5.1. Caracterização dos Recursos humanos	

5.2.	Academia EMEL	
6.	Análise Económica	
6.1.	Investimento	
6.2.	Rendimentos.....	
6.3.	Análise Integrada	
7.	Factos Relevantes	
8.	Perspetivas Futuras.....	
9.	Proposta de Aplicação dos Resultados.....	
10.	Anexos do Relatório de Gestão	
10.1.	Anexo 1 – Estacionamento – Via Pública	
10.2.	Anexo 2 – Estacionamento - Parques	
11.	Demonstrações financeiras	

ÍNDICE DE TABELAS

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

Tabela 10-10 Números de Dísticos Concedidos nas ZEDL e ZAAC.....

Tabela 10-11 Lugares de Famílias Numerosas por ZEDL.....

Tabela 10-12 Evolução do Número de Lugares por Parque 2021 - 2025

.....

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1-1 Evolução do número de viagens (superiores a dois minutos) no GIRA 2021 – 2025	
Gráfico 1-2 Evolução Mensal do Número de Viagens no GIRA 2024 - 2025	
Gráfico 1-3 Evolução da Rede do GIRA 2021 - 2025	
Gráfico 1-4 Evolução do Número de Passes de Acesso ao GIRA 2021 - 2025	
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	
Gráfico 1-8 Evolução do número de dísticos verdes concedidos 2019 - 2025	
Gráfico 1-9 Origem Geográfica dos Dísticos Verdes Concedidos.....	
Gráfico 1-10 Estrutura da Rede LEVE para 150 Tomadas por potência de carregamento	
Gráfico 1-11 Evolução Mensal de Carregamentos na Rede LEVE 2024 - 2025	
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	
Gráfico 2-2 Evolução do Número Total de Lugares em Exploração 2021 - 2025	
Gráfico 2-3 Variação Líquida do Número de Lugares Por Tarifa 2024 - 2025	
Gráfico 2-4 Estrutura tarifária em proporção dos lugares por tarifa e evolução do dístico verde 2021 - 2025.....	
Gráfico 2-5 Evolução do Número de Horas Vendidas no Estacionamento de Rotação na Via Pública 2021 - 2025	
Gráfico 2-6 Evolução da Proporção de Operações Associadas a Prioridades Operacionais 2021 - 2025	
Gráfico 2-7 Evolução das operações de Fiscalização 2021 - 2025	

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

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

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

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.....

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

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

Gráfico 2-15 Repartição dos dísticos emitidos em 2025

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

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

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

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

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

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

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

Gráfico 5-5 Distribuição etária dos colaboradores por Género

Gráfico 5-6 Habilitações Académicas dos Colaboradores por Género ...

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

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

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

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

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

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

Gráfico 6-6 Evolução das Tarifas Médias 2022 - 2025.....

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

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

Gráfico 6-9 Evolução dos Rendimentos Operacionais 2023 - 2025

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

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1-1 Rede Ciclável Existente na Cidade de Lisboa	
Figura 1-2 Ponte Ciclopedonal da Avenida Almirante Gago Coutinho.....	
Figura 1-3 Troço de ciclovía na Azinhaga da Cidade	
Figura 1-4 Rede Ciclável de Lisboa construída pela EMEL	
Figura 1-5 Vias 30+Bici Implementada pela EMEL em 2025.....	
Figura 1-6 Ciclovias Alvo de Manutenção pela EMEL 2025	
Figura 1-7 Mapa da Rede de Estações GIRA no Final de 2025	
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	
Figura 1-10 Rede de pontos de carregamento de veículos elétricos na via pública - 2025.....	
Figura 1-11 Rede de pontos de carregamento de veículos elétricos em parques EMEL - 2025.....	
Figura 1-12 Mapa das Interseções da Rede SLAT.....	
Figura 1-13 Pela Cidade Fora - promovendo a aprendizagem de regras de circulação e mobilidade segura entre os mais jovens	
Figura 2-1 Área de Estacionamento Ordenado em Lisboa e Expansão em 2025	
Figura 2-2 Tarifas no Terreno em 2025.....	
Figura 2-3 Atividade dos Tuk-tuk's na Cidade de Lisboa	
Figura 2-4 Mapa das Artérias que beneficiaram da repintura da sinalização horizontal 2023 - 2025	
Figura 2-5 Exemplos de sinalização implementada pela EMEL	
Figura 2-6 Sinalização associada aos Tuk-tuks	
Figura 2-7 Repavimentação, repintura e renovação de Sinalização ZAAC Bairro Alto.....	
Figura 2-8 Número de Avarias por Parquímetro por ZEDL.....	
Figura 2-9 Proporção das Avarias Decorrentes de Atos de Vandalismo ..	
Figura 2-10 parquímetros com pagamento por MB WAY - 2025	
Figura 2-11 Localização das Lojas EMEL	
Figura 2-12 Sinal de Reserva do estacionamento Exclusivo a residentes	

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

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

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

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

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

Figura 2-18 Parque LIDL operado pela EMEL

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

Figura 2-20 Rede de Parques Navegante 2025

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

Figura 2-22 Rede Bicipark.....

Figura 2-23 BiciPark Telheiras Nascente

Figura 3-1 Imagem do TISGRADE

Figura 3-2 Imagem App GIRA.....

Figura 3-3 Imagem App Coleta

Figura 4-1 Campanha avenças noturnas

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

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

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

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 semaforica 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 conseqüente 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 nº 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.



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 ciclovia, 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.

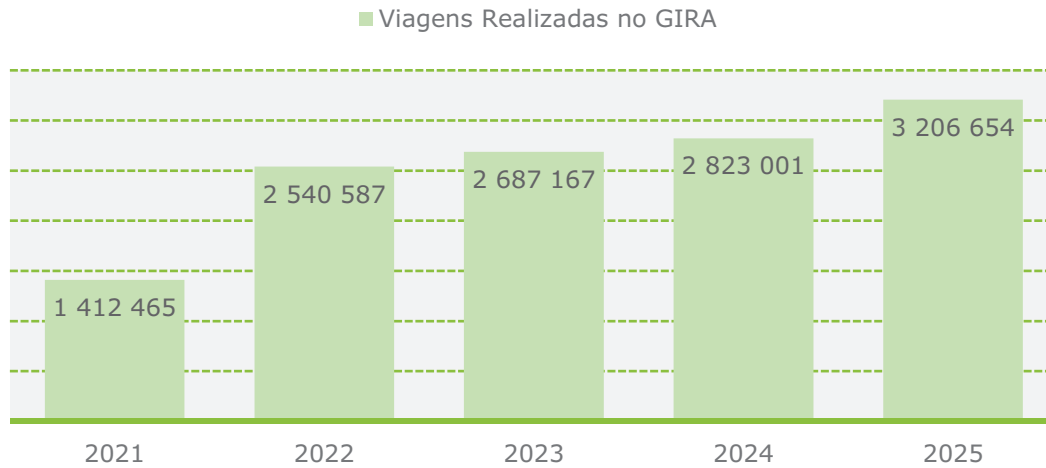


Gráfico 1-1 Evolução do número de viagens (superiores a dois minutos) no GIRA 2021 - 2025

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 perspetiva 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.

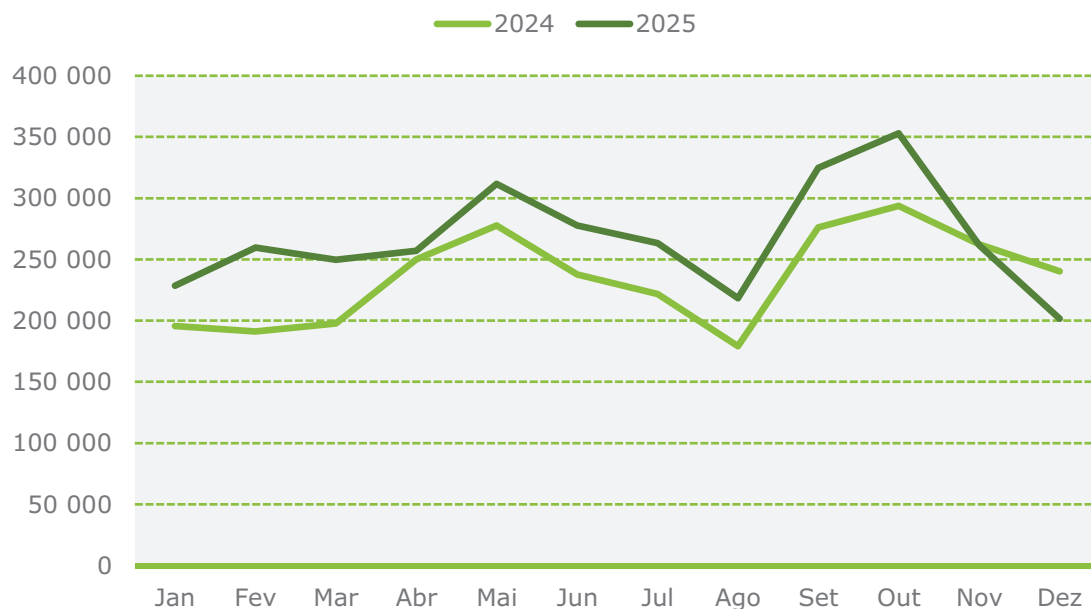


Gráfico 1-2 Evolução Mensal do Número de Viagens no GIRA 2024 - 2025

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 caráter 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.

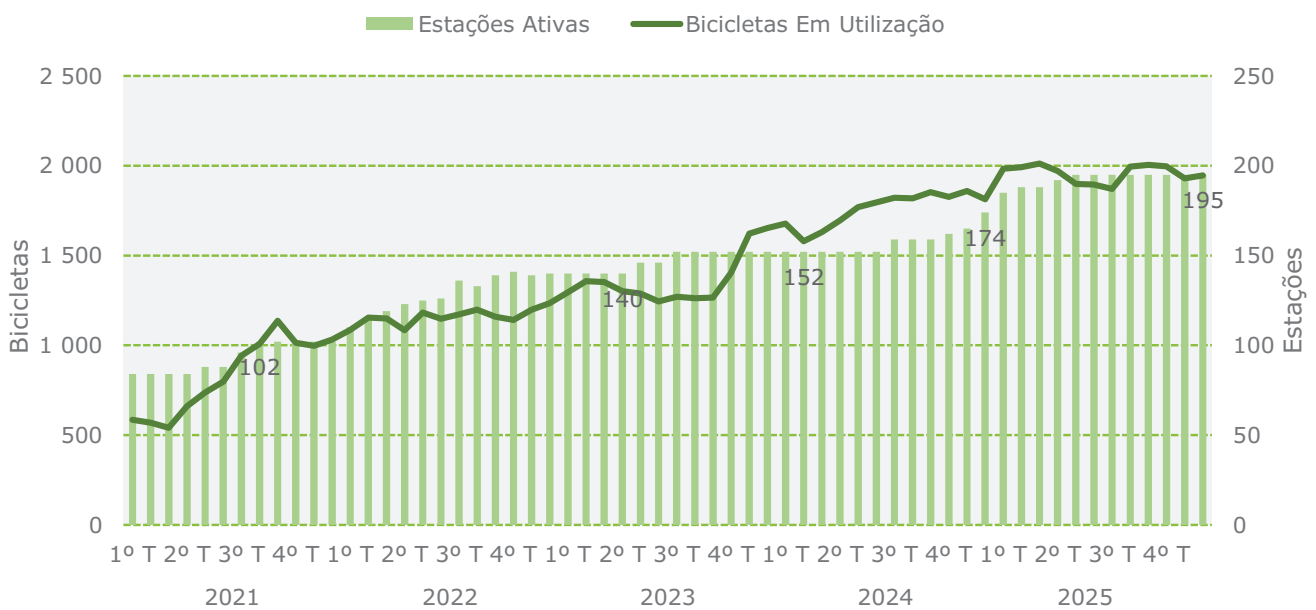


Gráfico 1-3 Evolução da Rede do GIRA 2021 - 2025

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.

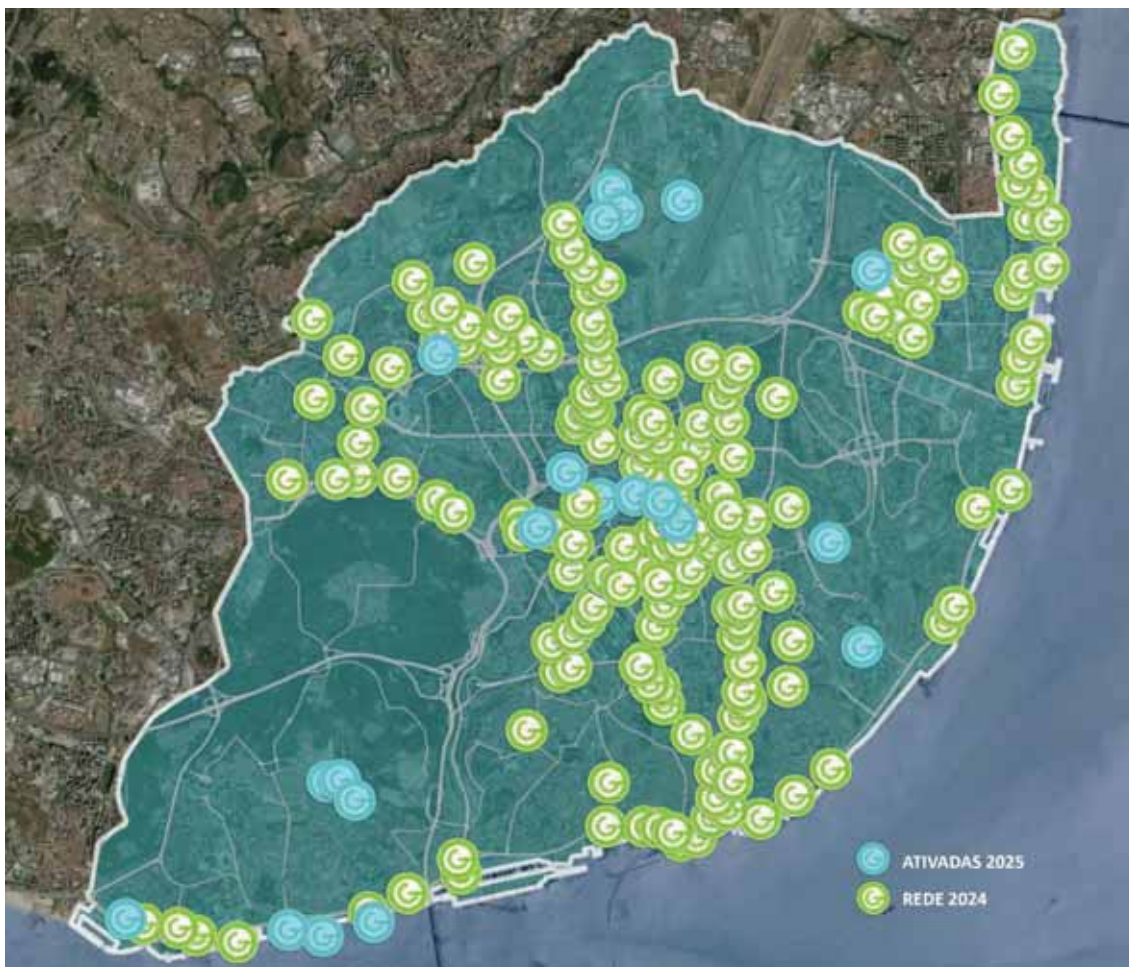


Figura 1-7 Mapa da Rede de Estações GIRA no Final de 2025

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.

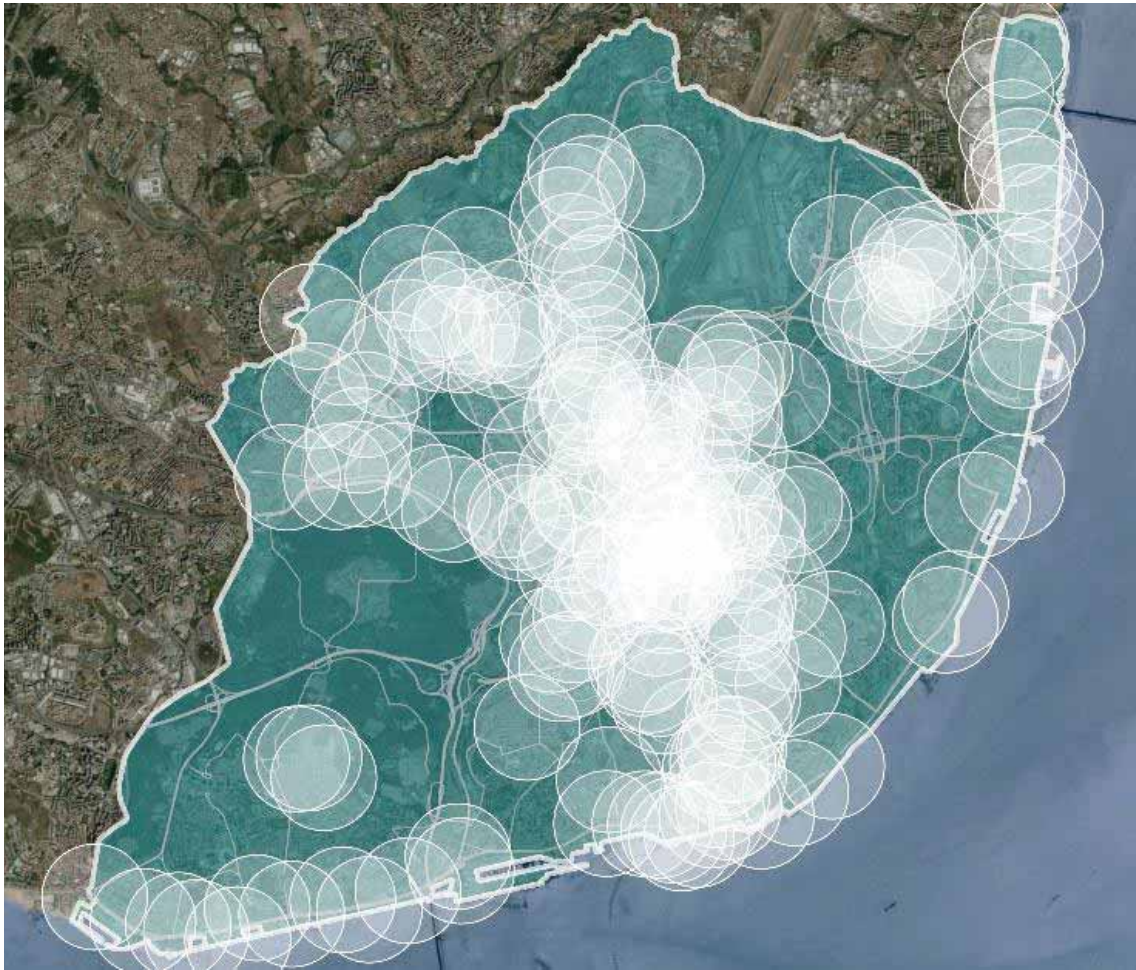


Figura 1-8 Cobertura da rede GIRA – raio de 10 minutos a pé (objetivo municipal de acessibilidade)



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.

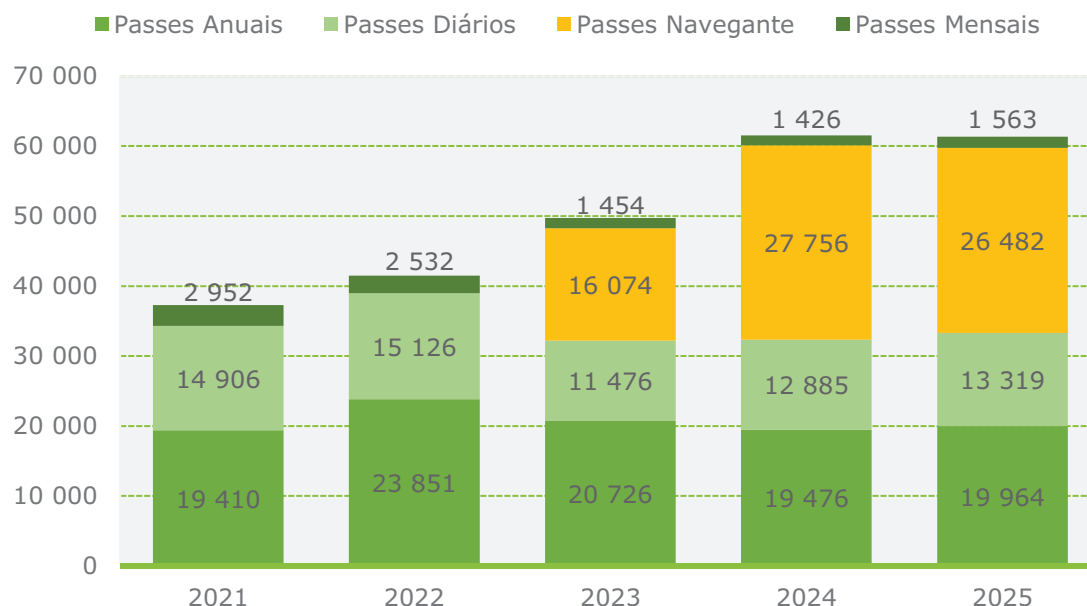


Gráfico 1-4 Evolução do Número de Passes de Acesso ao GIRA 2021 - 2025

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.

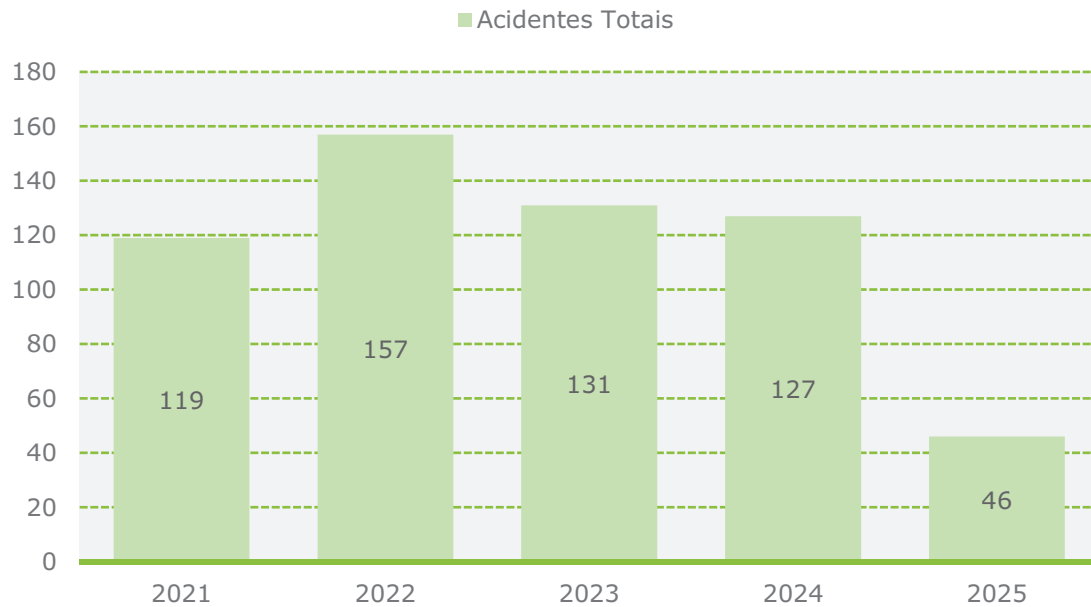


Gráfico 1-5 Evolução do número de acidentes com bicicletas GIRA 2021 - 2025

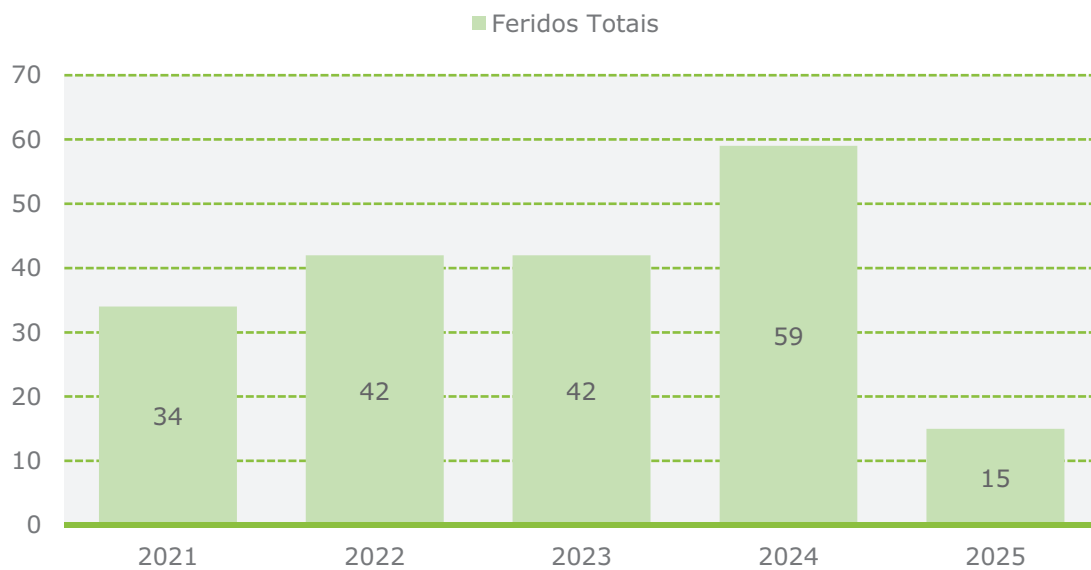


Gráfico 1-6 Evolução do Número de Feridos em Acidentes com Bicicletas GIRA 2021 - 2025

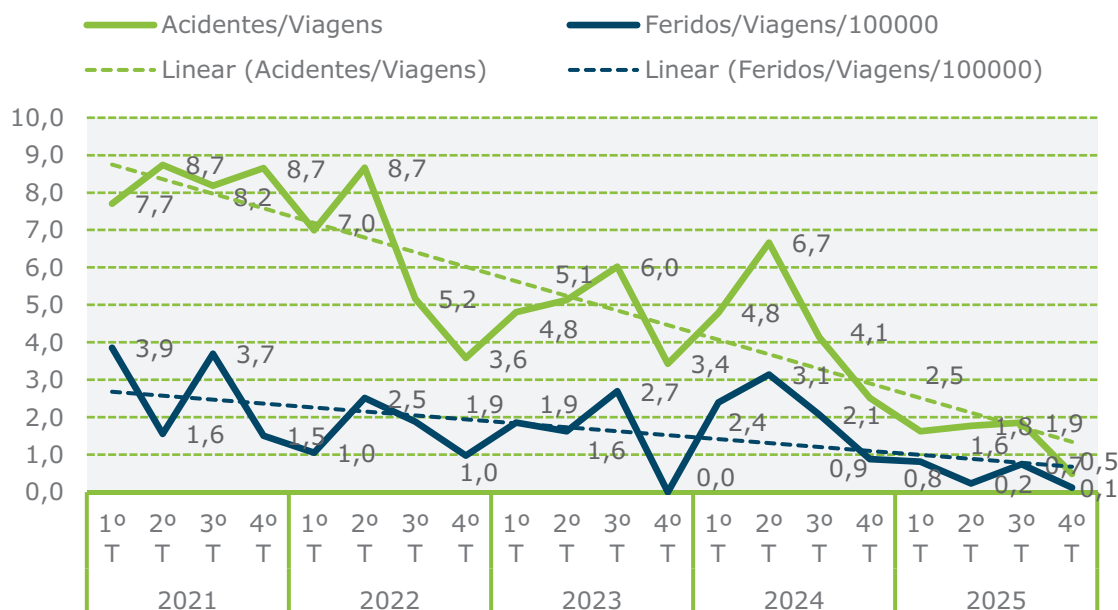


Gráfico 1-7 Evolução do Número de Acidentes Feridos por 100 000 Viagens em Bicicletas GIRA 2021 - 2025

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.

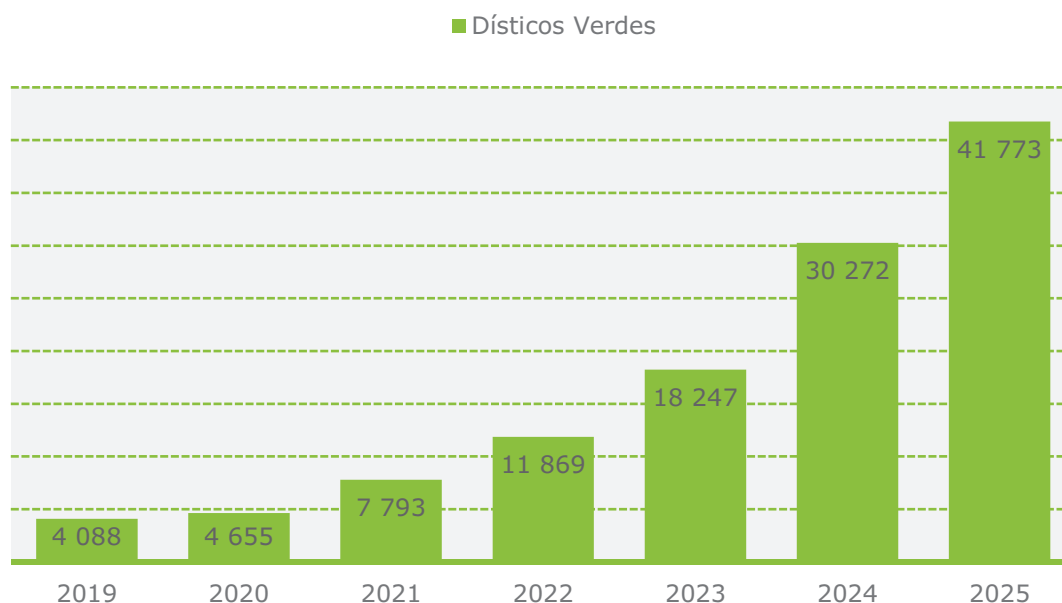


Gráfico 1-8 Evolução do número de dísticos verdes concedidos 2019 - 2025

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.

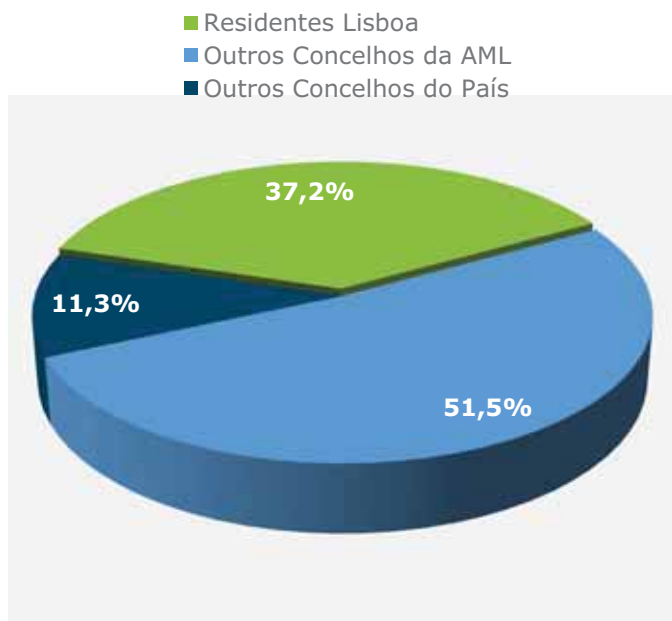


Gráfico 1-9 Origem Geográfica dos Dísticos Verdes Concedidos

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

elétrica 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 elétrica não se esgota no incentivo proporcionado pelo dístico verde. A empresa tem vindo igualmente a desenvolver a Rede LEVE, destinada ao carregamento de veículos elétricos 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 elétricos.

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.

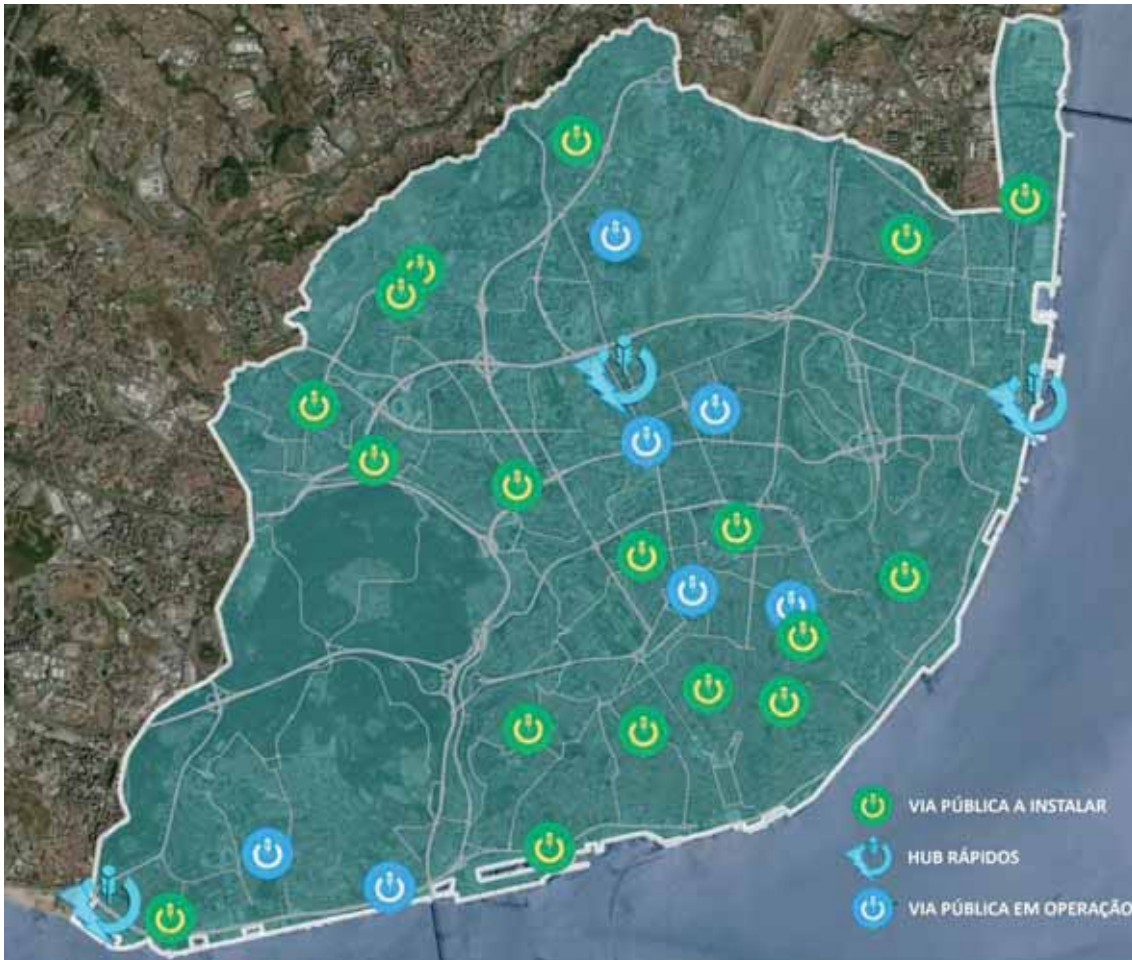


Figura 1-10 Rede de pontos de carregamento de veículos elétricos na via pública - 2025

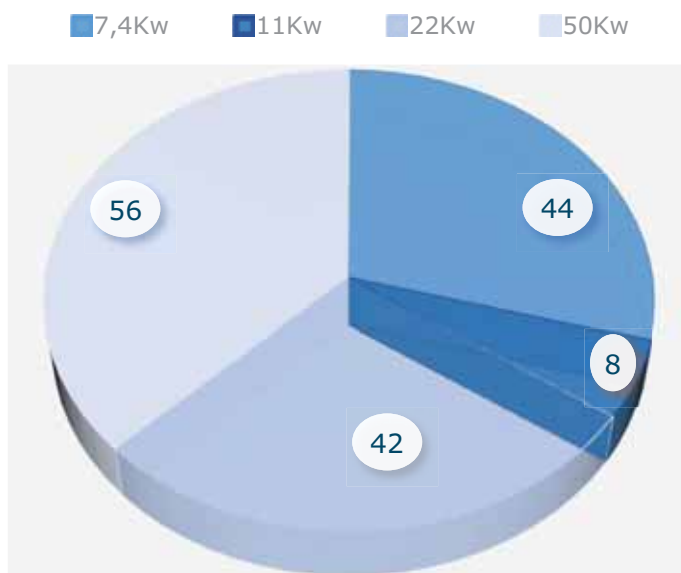


Gráfico 1-10 Estrutura da Rede LEVE para 150 Tomadas por potência de carregamento

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.

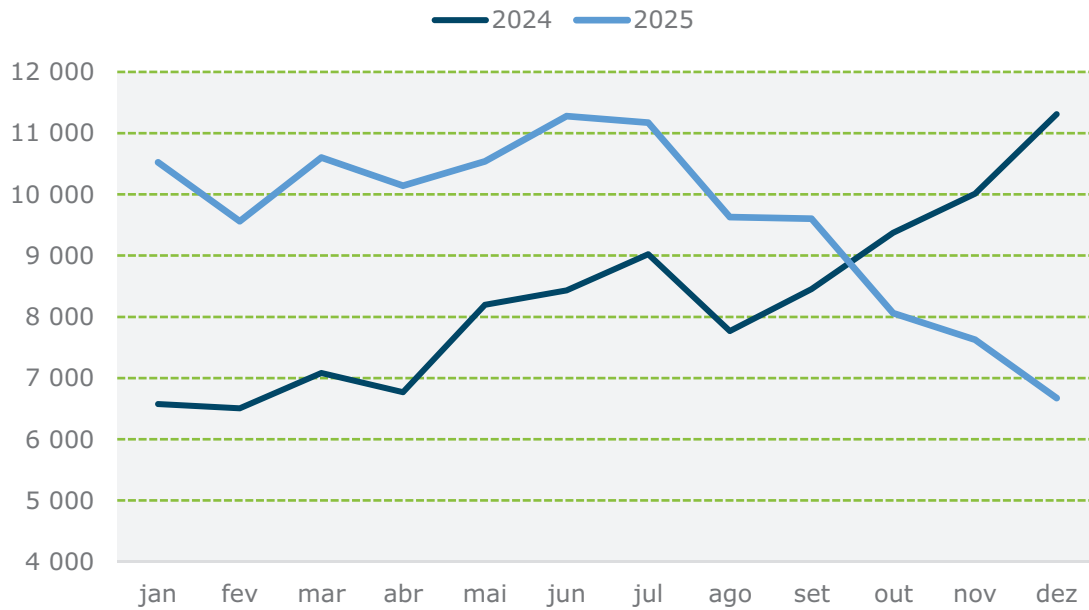


Gráfico 1-11 Evolução Mensal de Carregamentos na Rede LEVE 2024 - 2025

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.

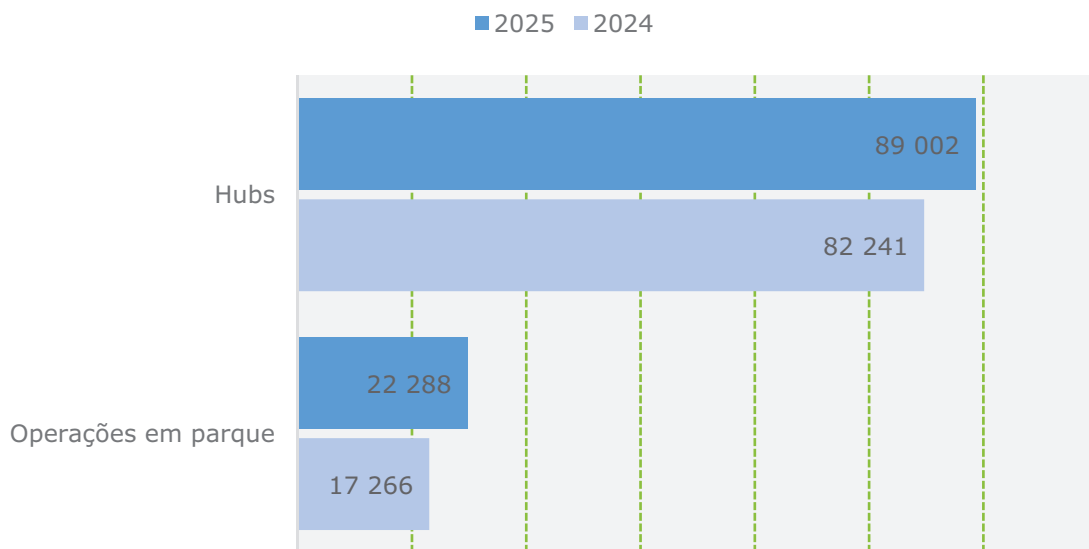


Gráfico 1-12 Quantidade de Carregamentos na Rede LEVE 2024 - 2025

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 semaforizada 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 semaforizada e para uma gestão mais informada do sistema de mobilidade urbana.

Com estes avanços, a EMEL continua a consolidar um modelo de gestão semaforizada 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.

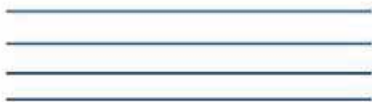
Ao longo do ano, o projeto reforçou também a sua visibilidade institucional, tendo sido apresentado em diversos eventos nacionais e internacionais, incluindo a conferência europeia LEARN – Seminário Europeu de Segurança Rodoviária, organizada pelo ETSC, e a conferência “Como brincam hoje as Crianças 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 perspetiva 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.



ESTACIONAMENTO



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,

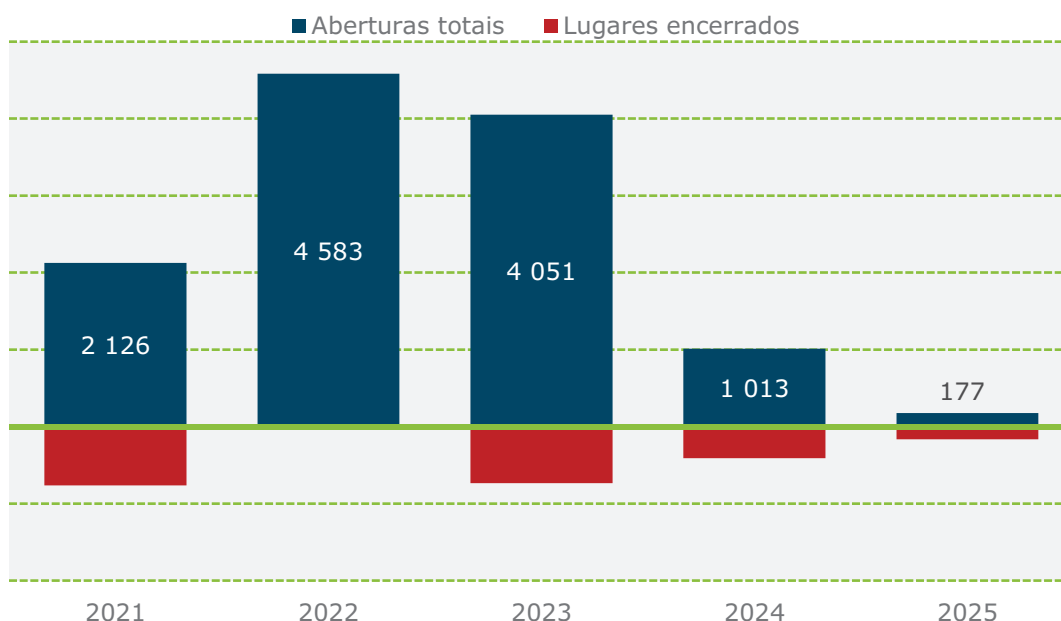


Gráfico 2-1 Evolução do Número de Lugares de Novas Aberturas 2021 - 2025

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.

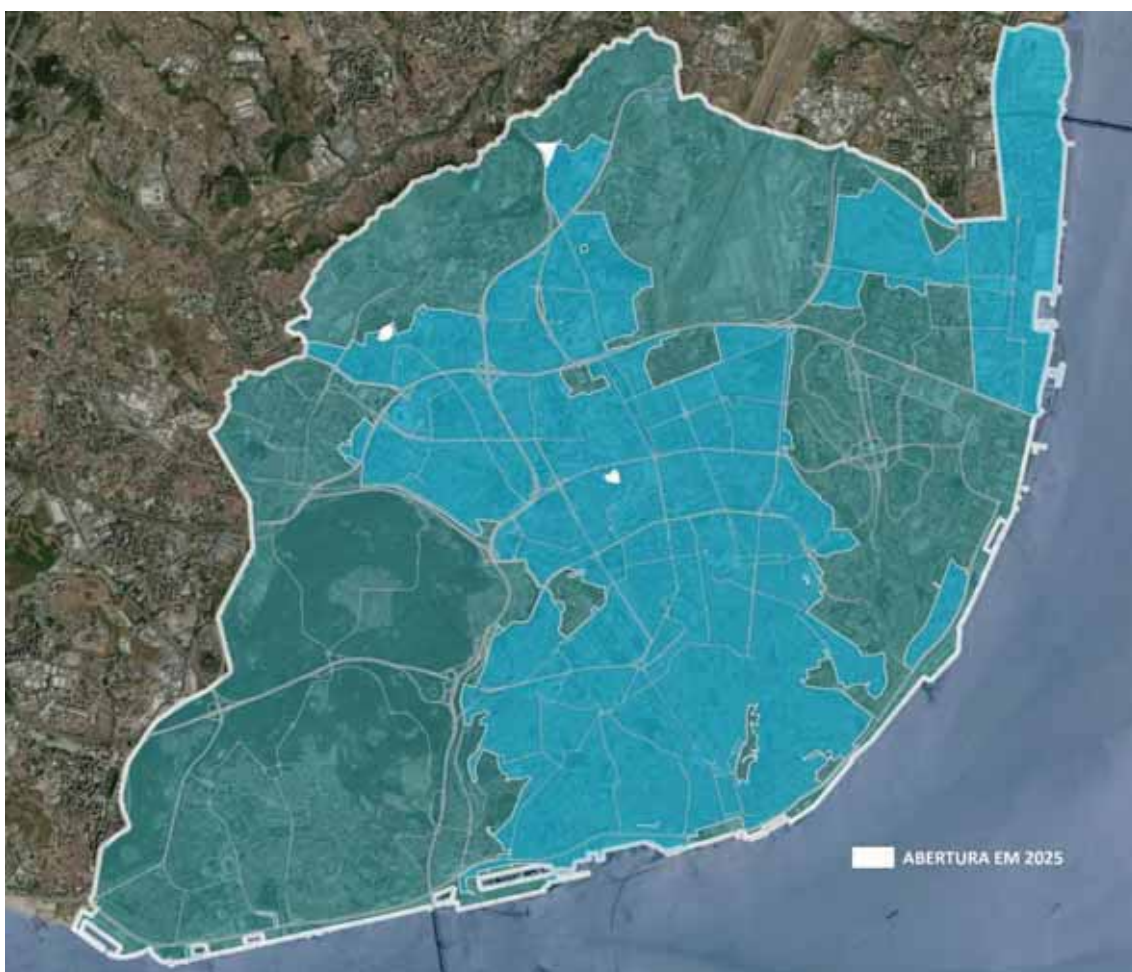


Figura 2-1 Área de Estacionamento Ordenado em Lisboa e Expansão em 2025

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).

■ Lugares em Exploração Via Pública

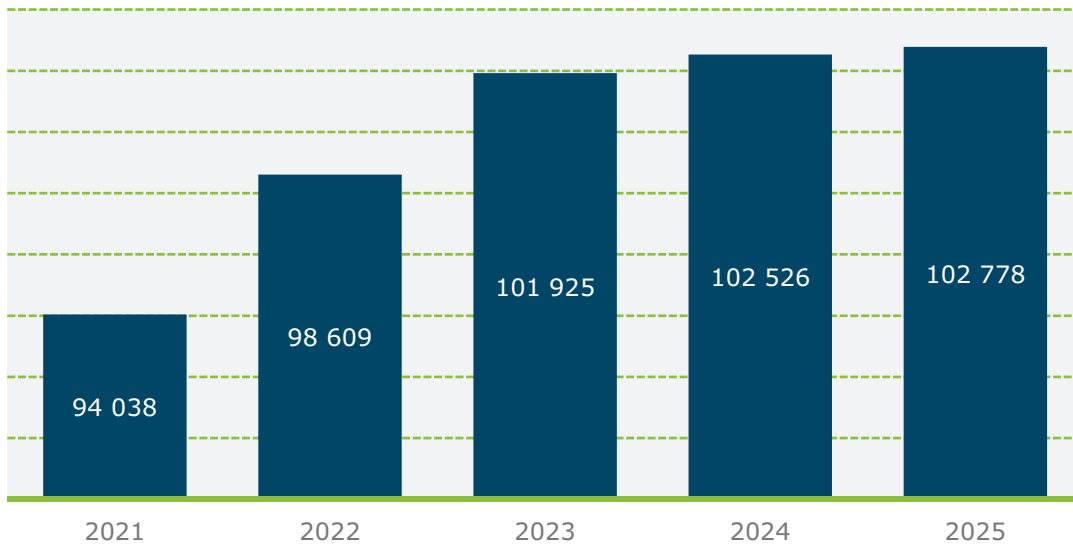


Gráfico 2-2 Evolução do Número Total de Lugares em Exploração 2021 - 2025

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.

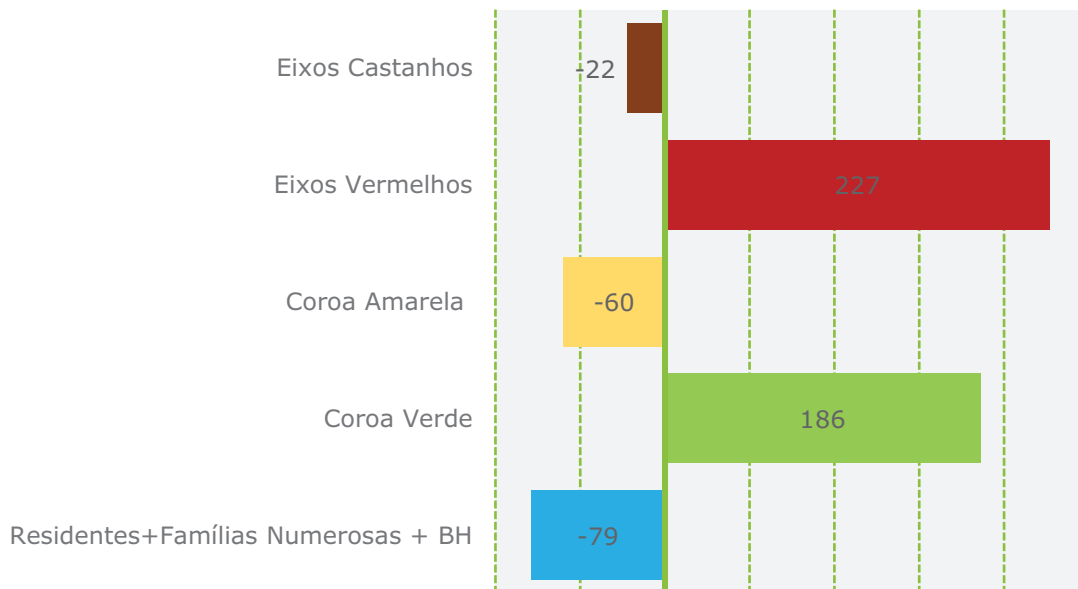


Gráfico 2-3 Variação Líquida do Número de Lugares Por Tarifa 2024 - 2025

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.

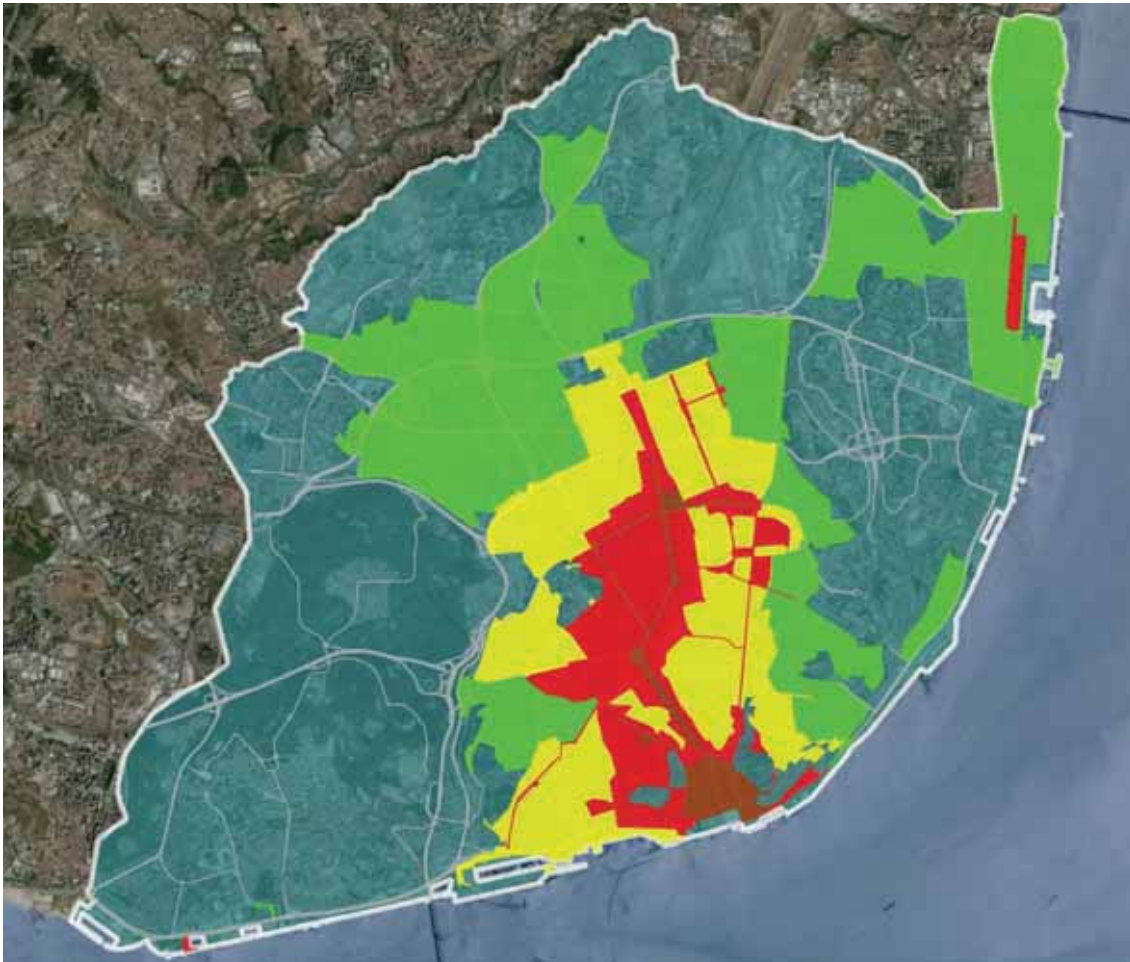


Figura 2-2 Tarifas no Terreno em 2025

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.

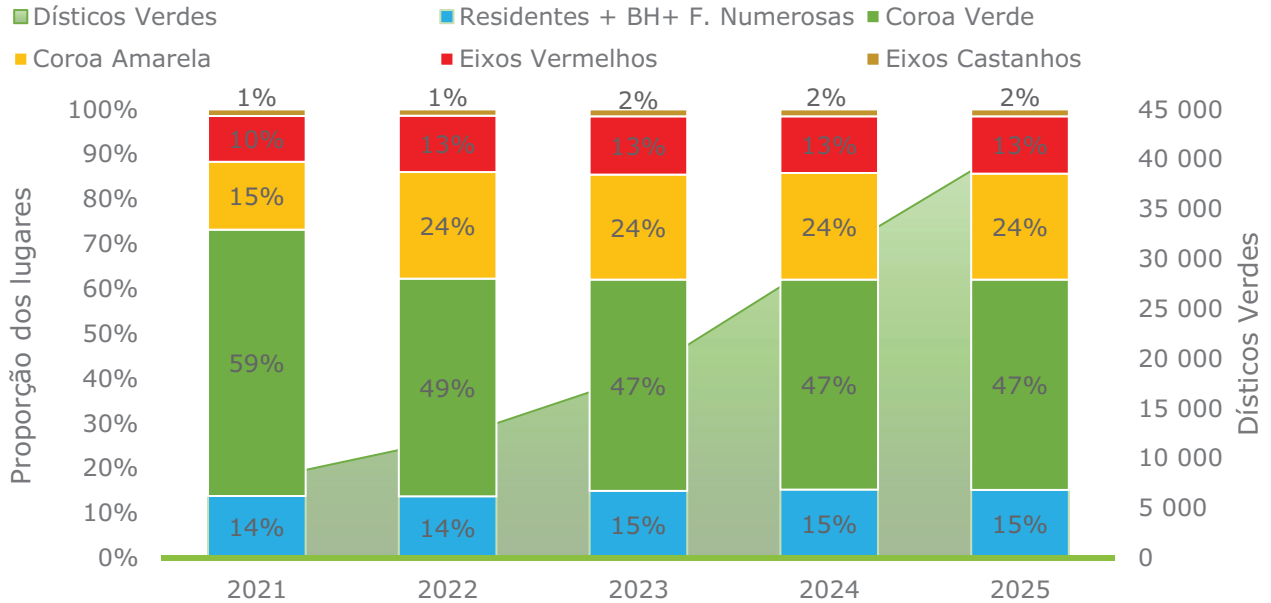


Gráfico 2-4 Estrutura tarifária em proporção dos lugares por tarifa e evolução do dístico verde 2021 - 2025

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.

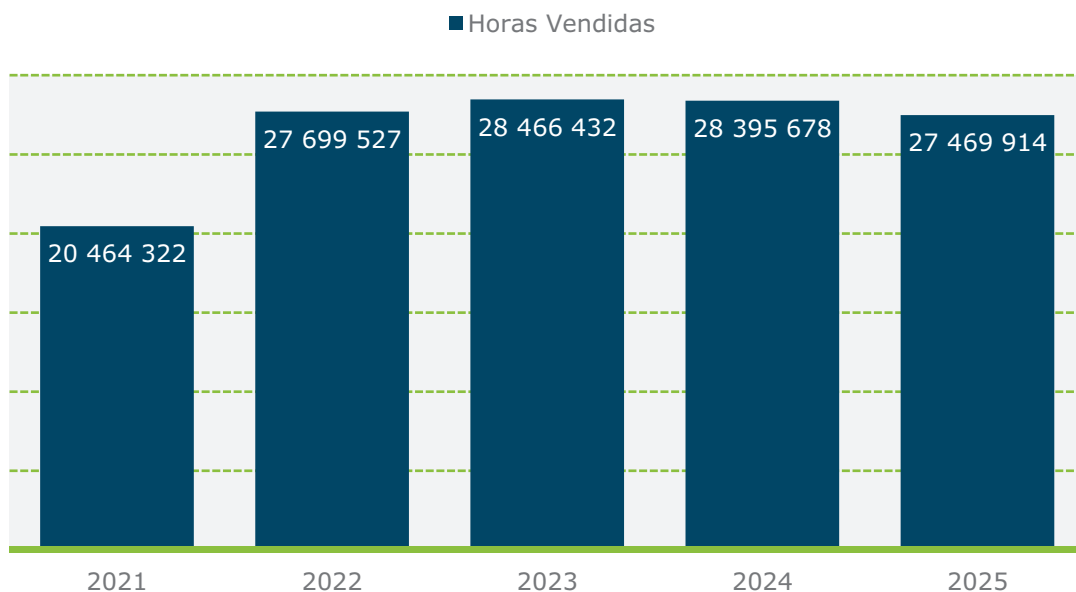


Gráfico 2-5 Evolução do Número de Horas Vendidas no Estacionamento de Rotação na Via Pública 2021 - 2025

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.

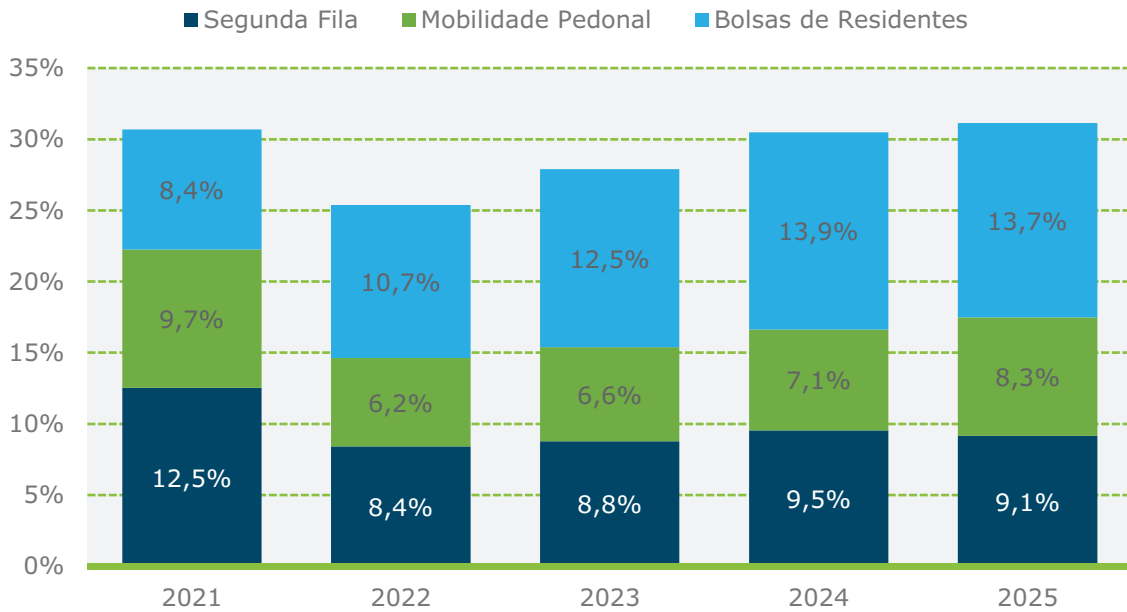


Gráfico 2-6 Evolução da Proporção de Operações Associadas a Prioridades Operacionais 2021 - 2025

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.

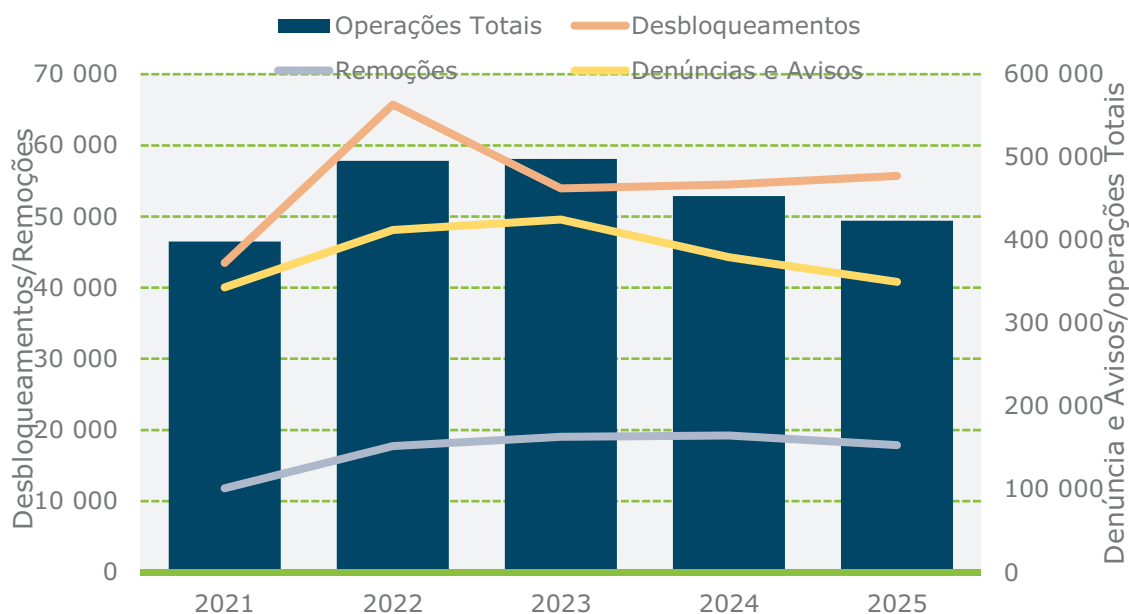


Gráfico 2-7 Evolução das operações de Fiscalização 2021 - 2025

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.

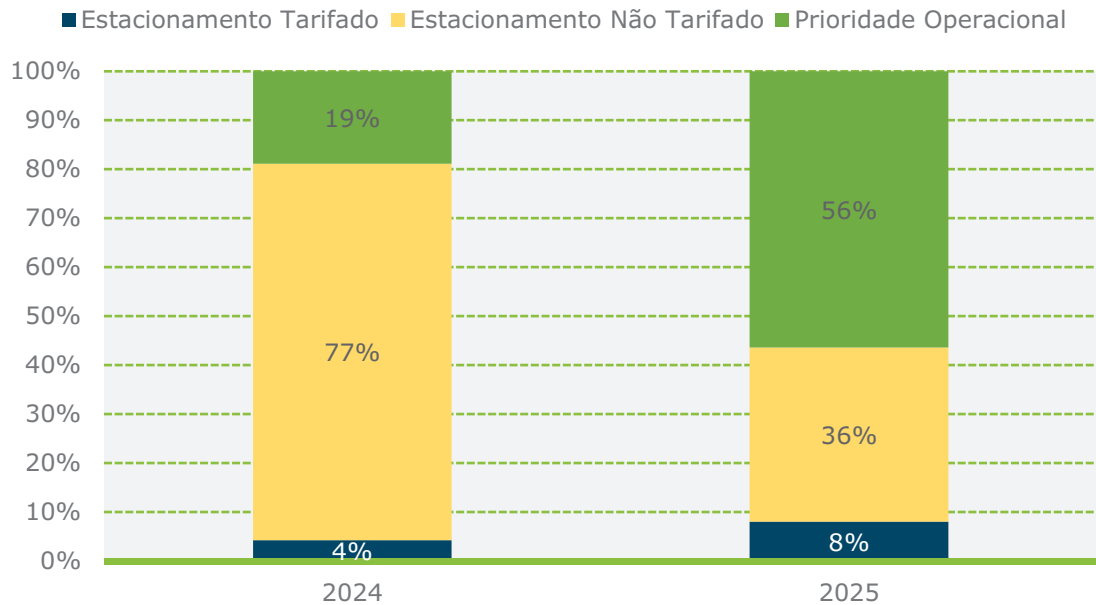


Gráfico 2-8 Proporção de Desbloqueios e Remoções por categoria de infração 2024 - 2025

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.

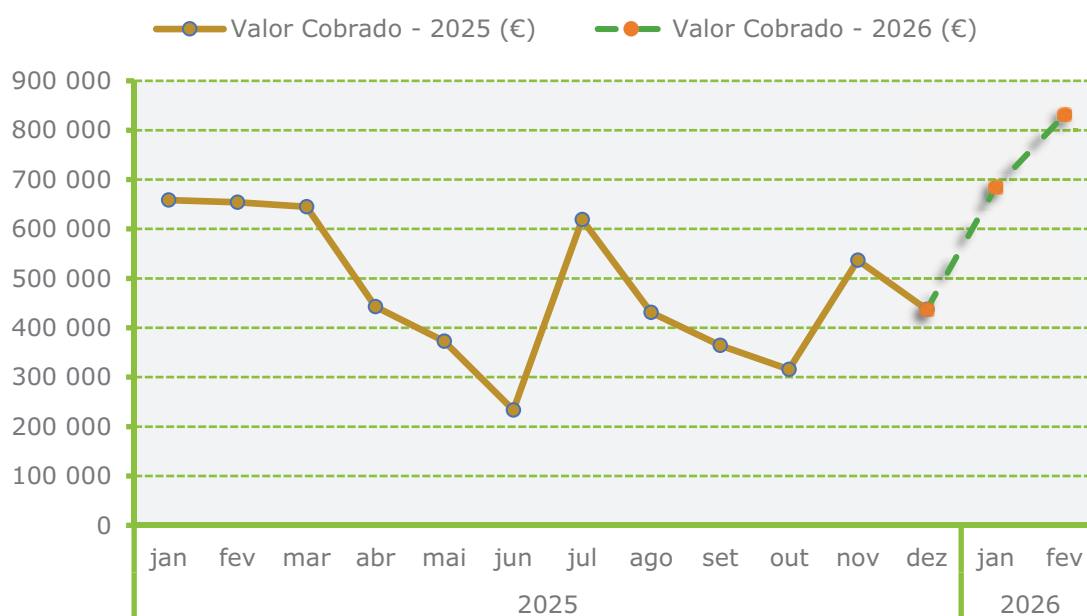


Gráfico 2-9 Evolução mensal do valor cobrado de Contraordenações 2025 - 2026

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.

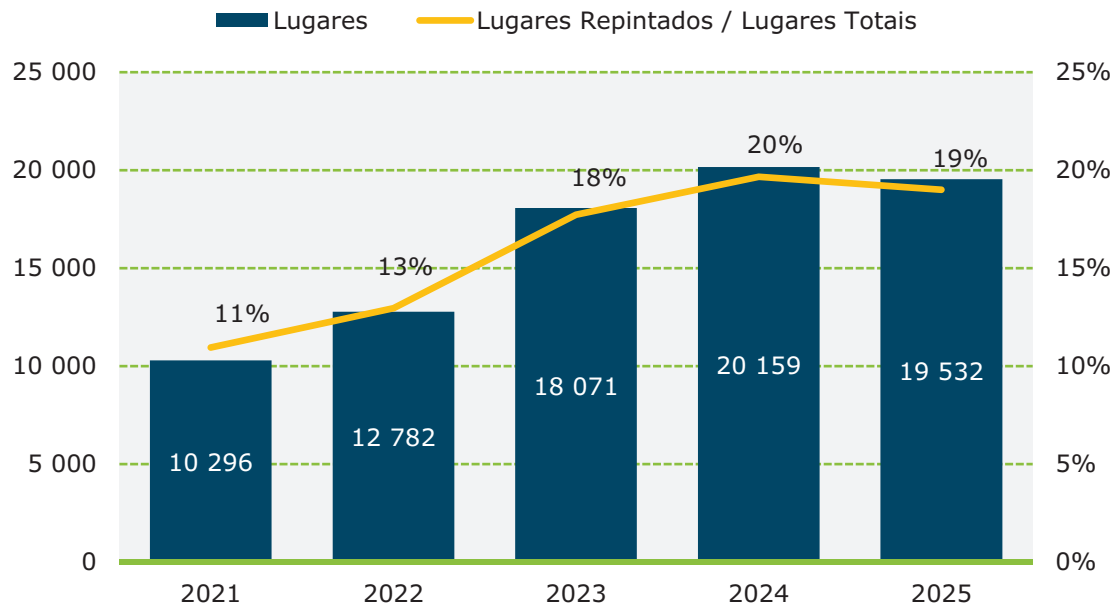


Gráfico 2-10 Evolução do Número de Lugares Repintados 2021 - 2025

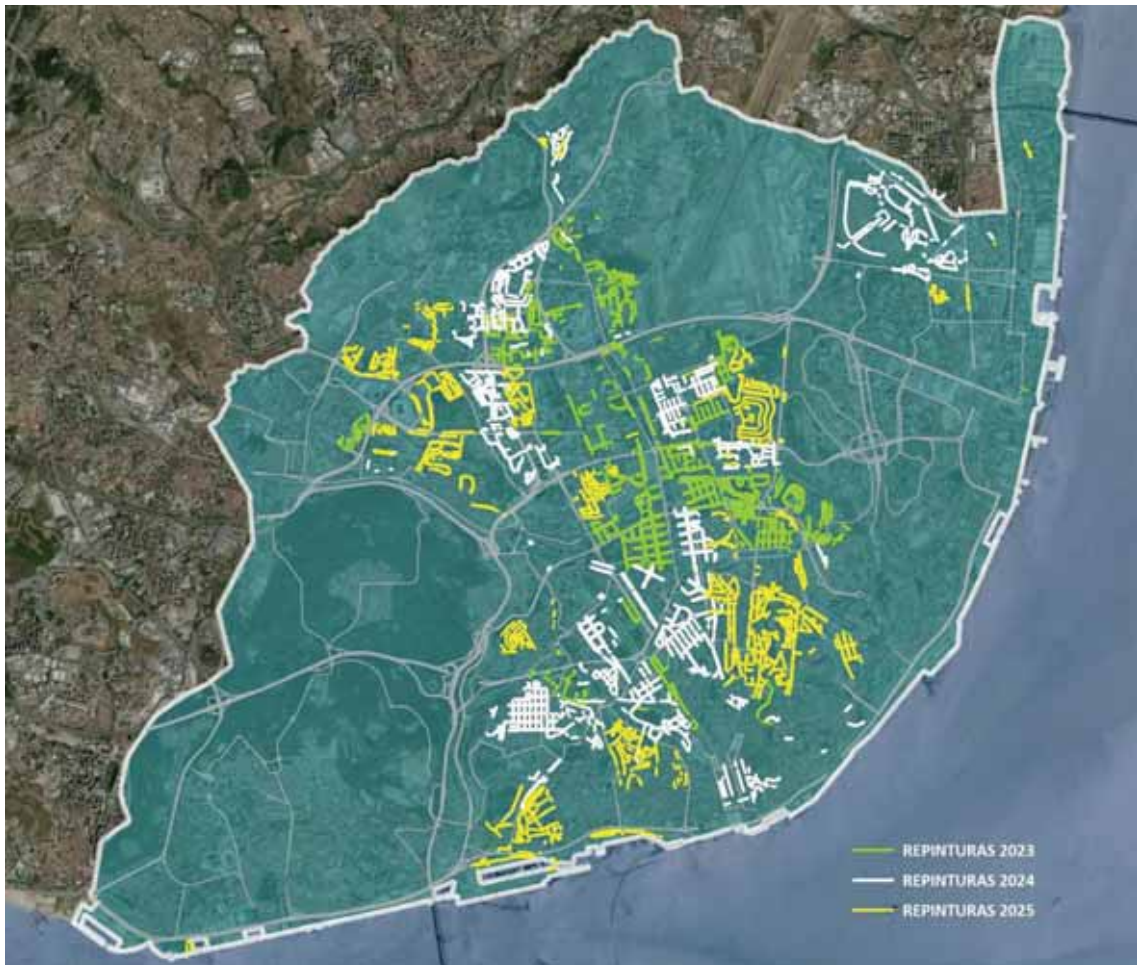


Figura 2-4 Mapa das Artérias que beneficiaram da repintura da sinalização horizontal 2023 - 2025

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.

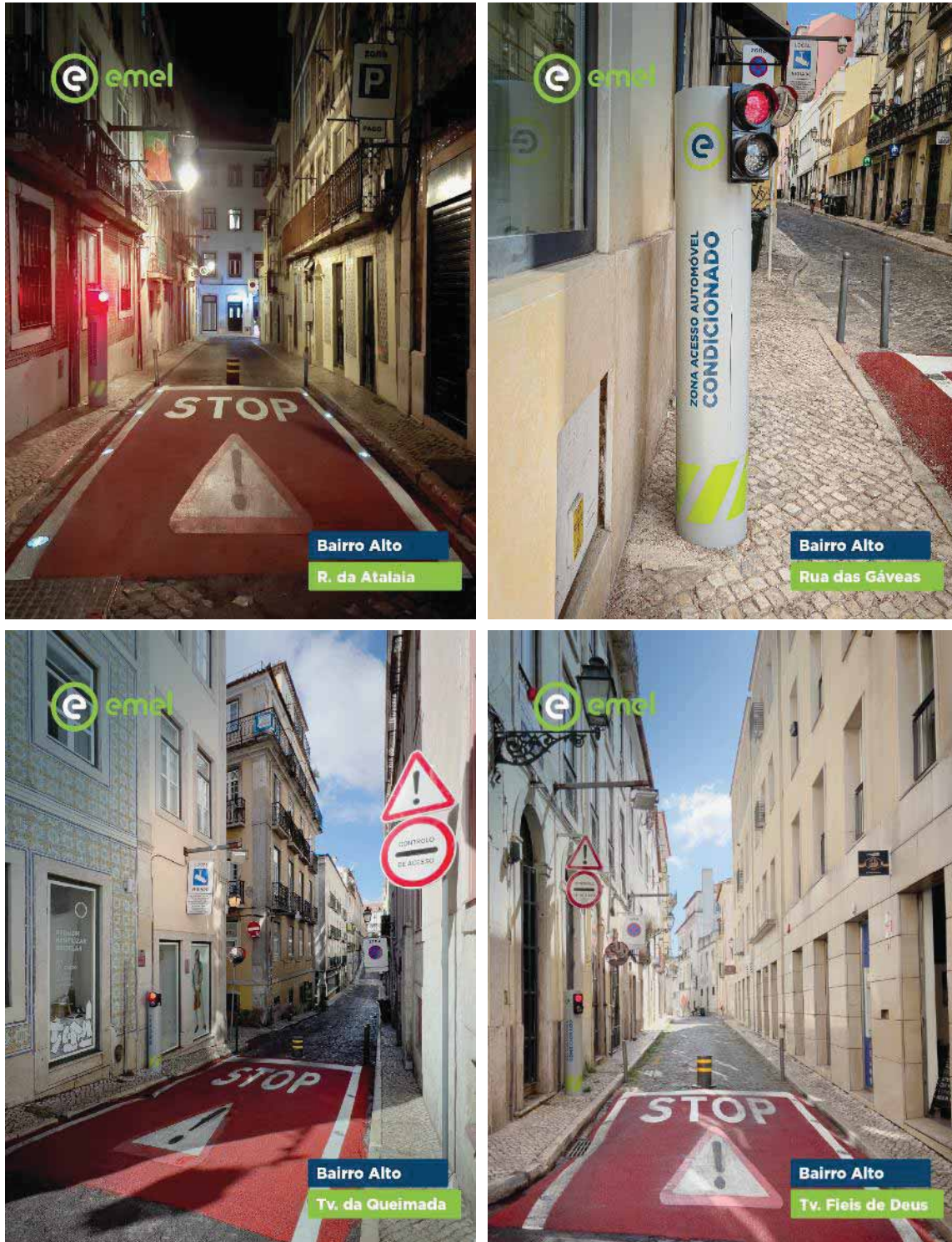


Figura 2-7 Repavimentação, repintura e renovação de Sinalização ZAAC Bairro Alto

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.

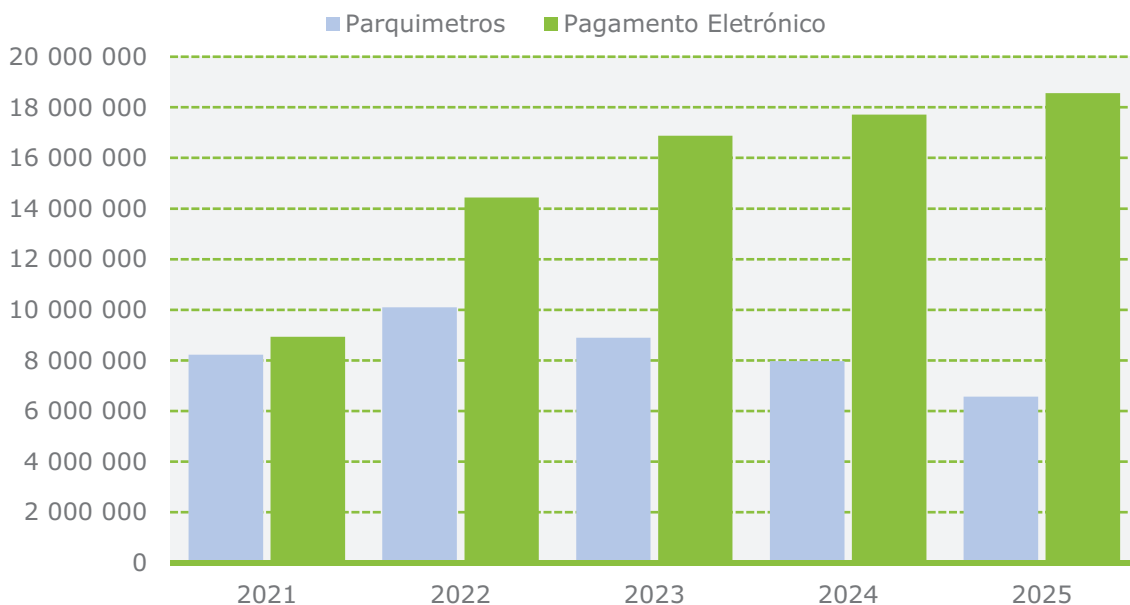


Gráfico 2-11 Evolução dos Rendimentos de Estacionamento na Via Pública Parquímetros vs Pagamento Eletrónico 2021 - 2025

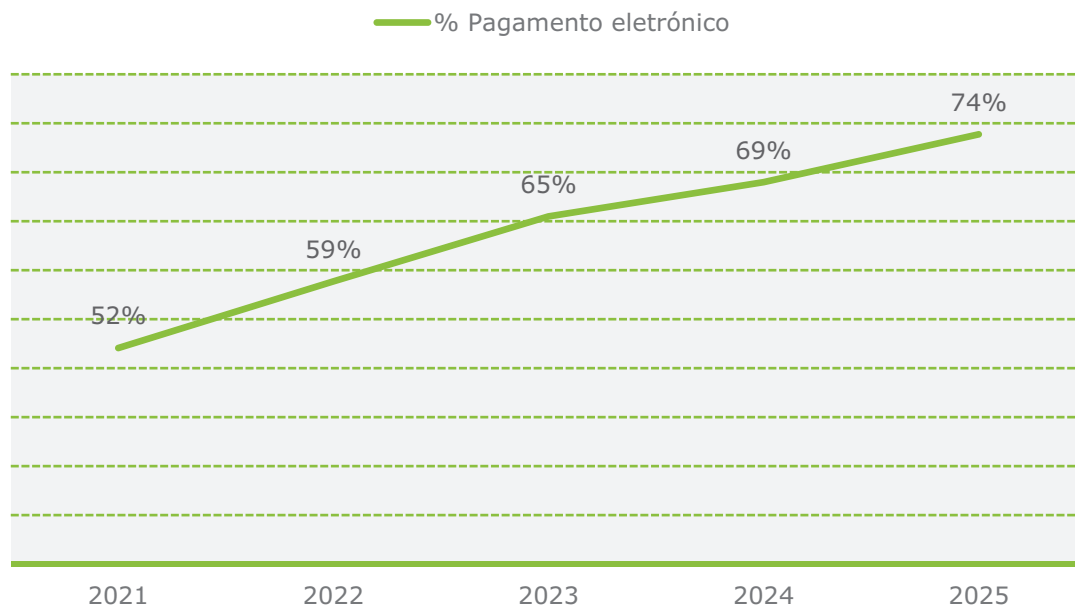


Gráfico 2-12 Evolução da Proporção de Pagamento Eletrónico no Estacionamento na Via Pública 2020 - 2025

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 parquímetros 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 parquímetros 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.

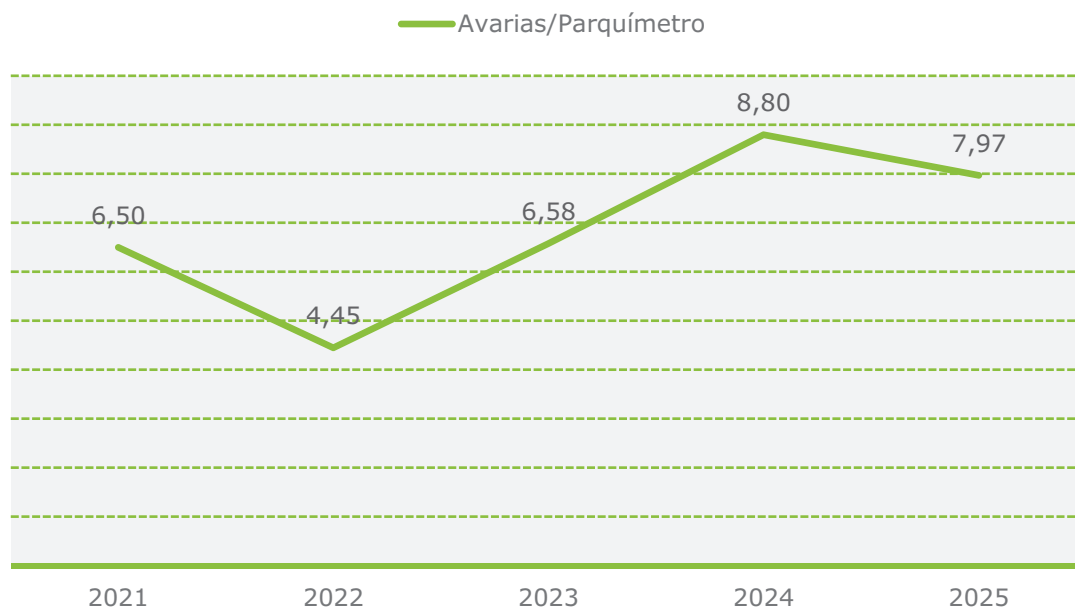
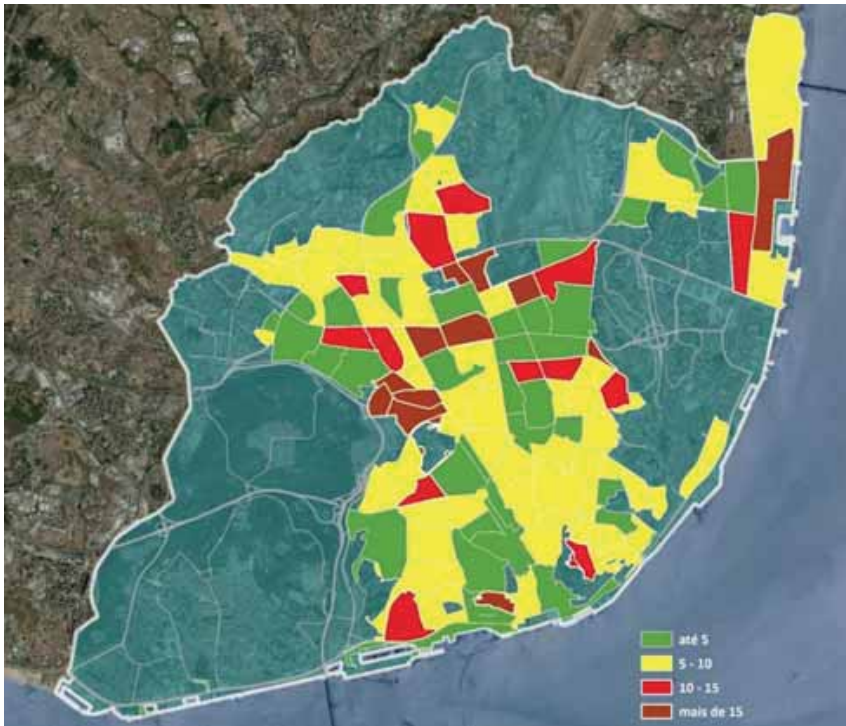


Gráfico 2-13 Evolução do Rácio de Avarias por Parquímetro 2021 - 2025



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 Parqueamento 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 parqueamentos selecionados, permitindo realizar paga-

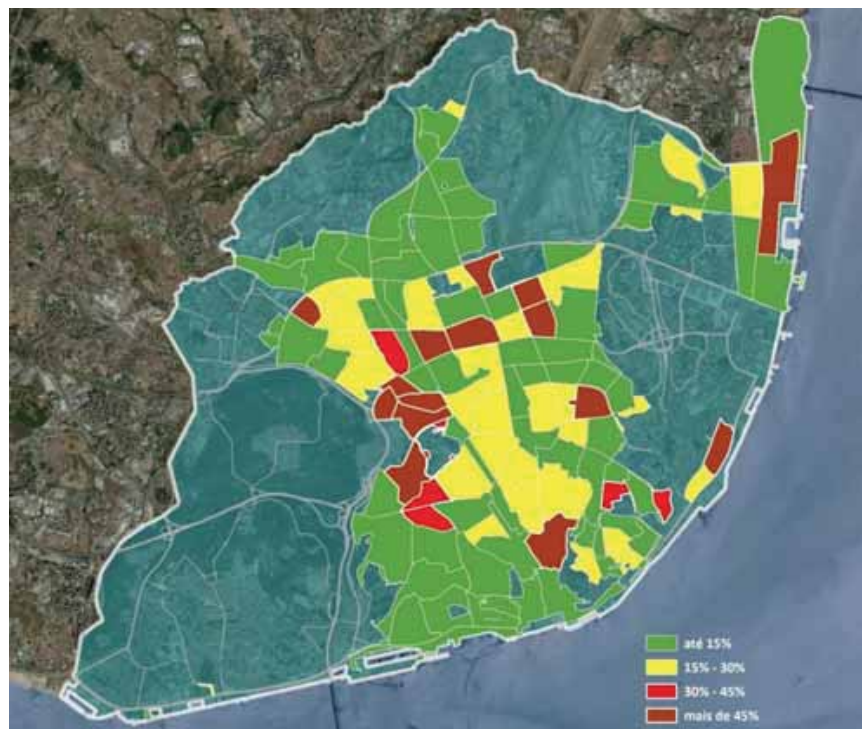


Figura 2-9 Proporção das Avarias Decorrentes de Atos de Vandalismo

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.

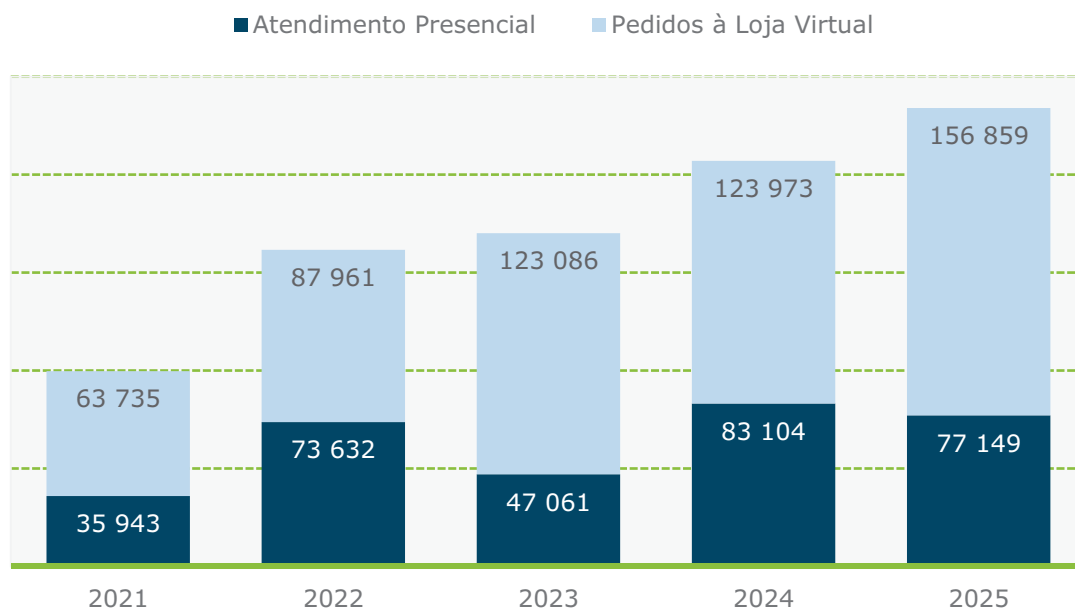


Gráfico 2-14 Evolução do volume de atendimentos presenciais e pela loja virtual 2021 - 2025

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

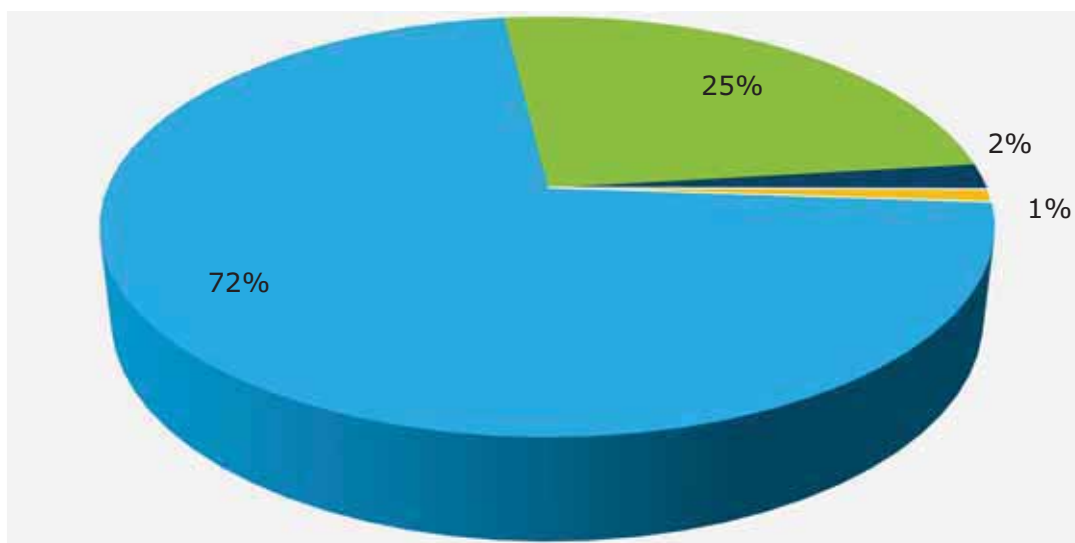


Gráfico 2-15 Repartição dos dísticos emitidos em 2025

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.

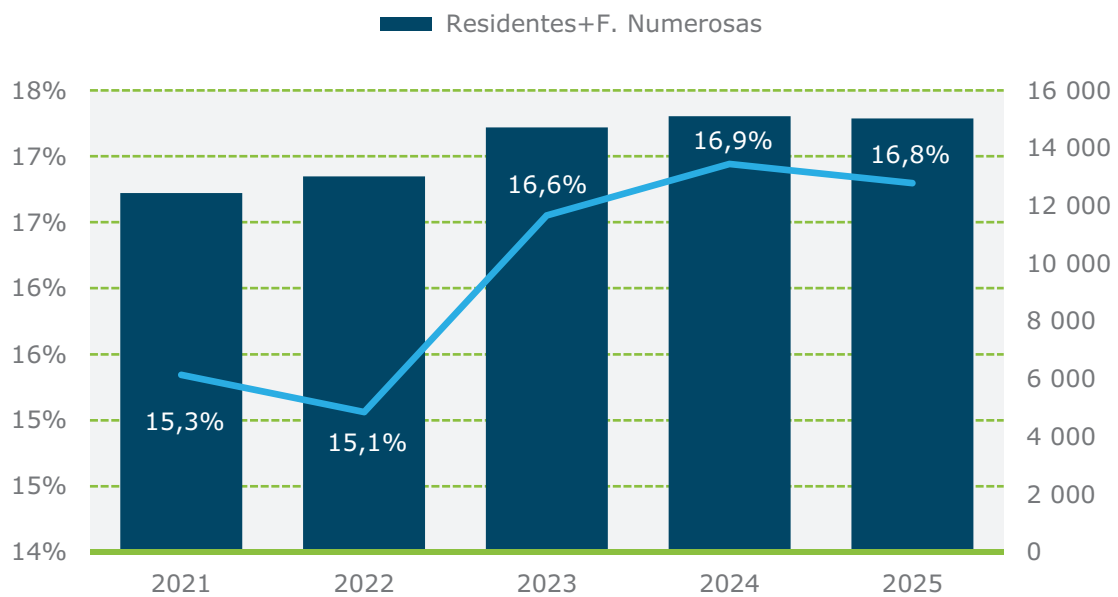


Gráfico 2-16 Evolução do Número de Lugares para Residentes 2021 - 2025

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.

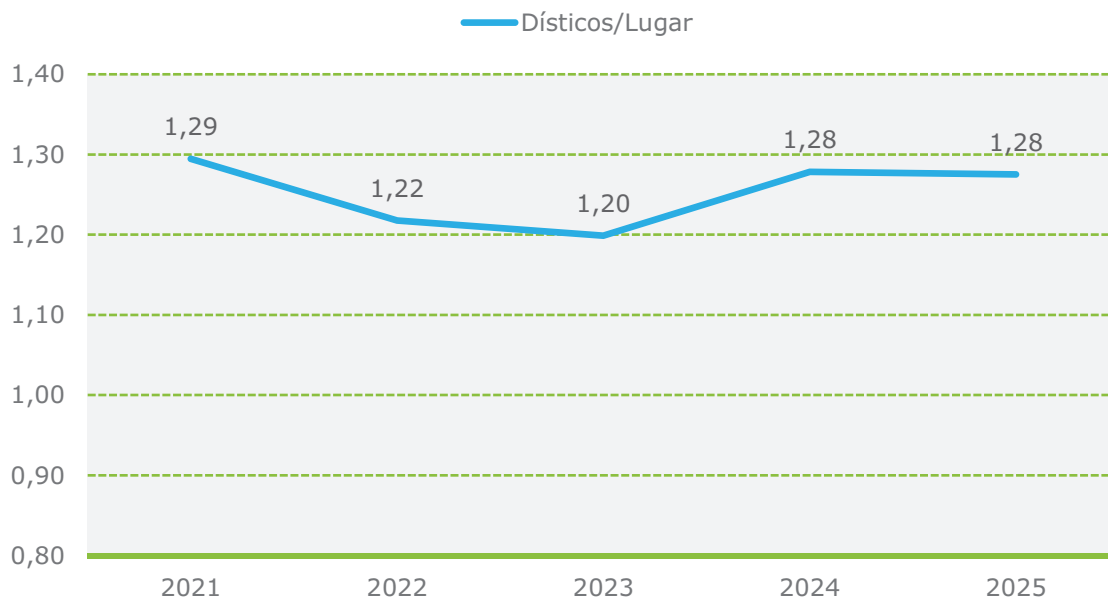


Gráfico 2-17 Evolução do Rácio de Dísticos por Lugar nas ZEDL 2021 - 2025

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.

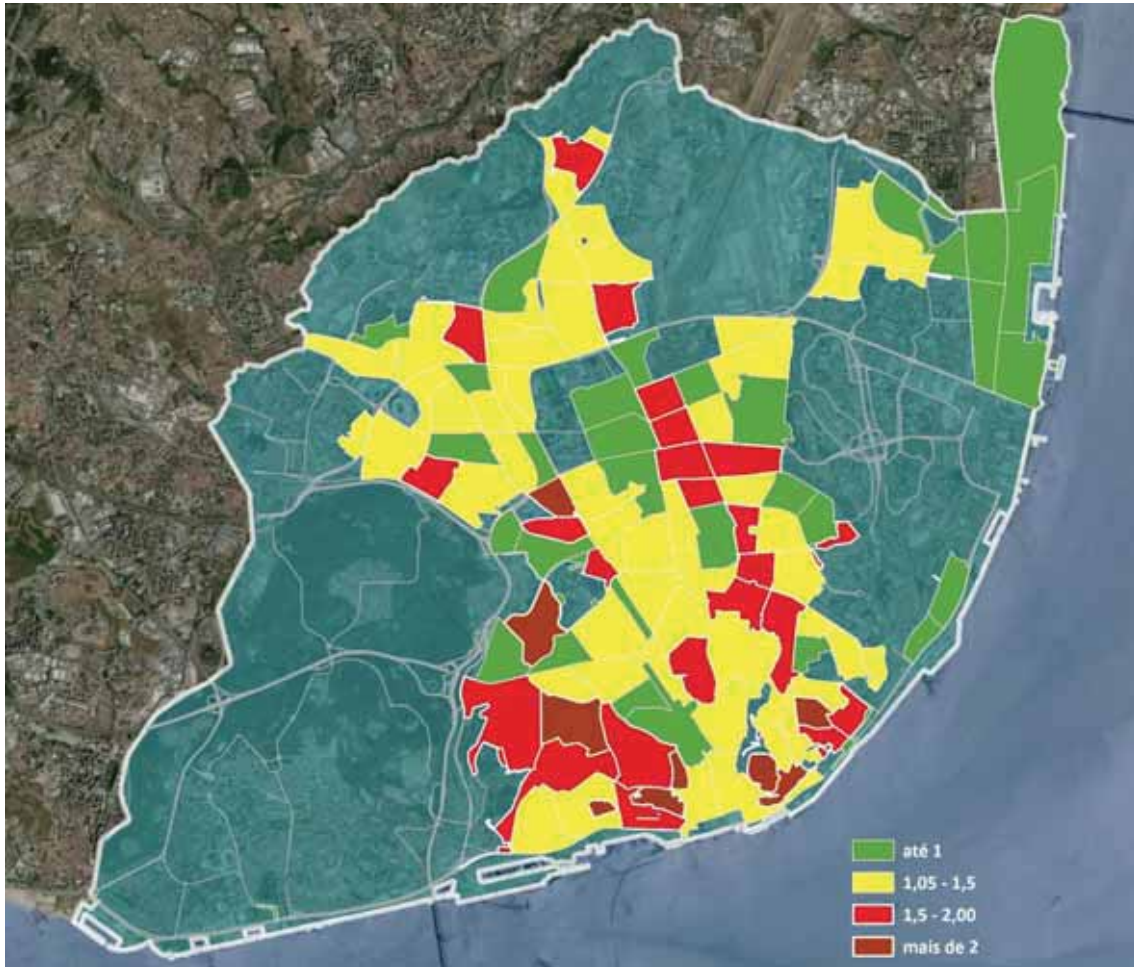


Figura 2-13 Distribuição do Rácio de Dístico por Lugar nas ZEDL e ZAAC

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

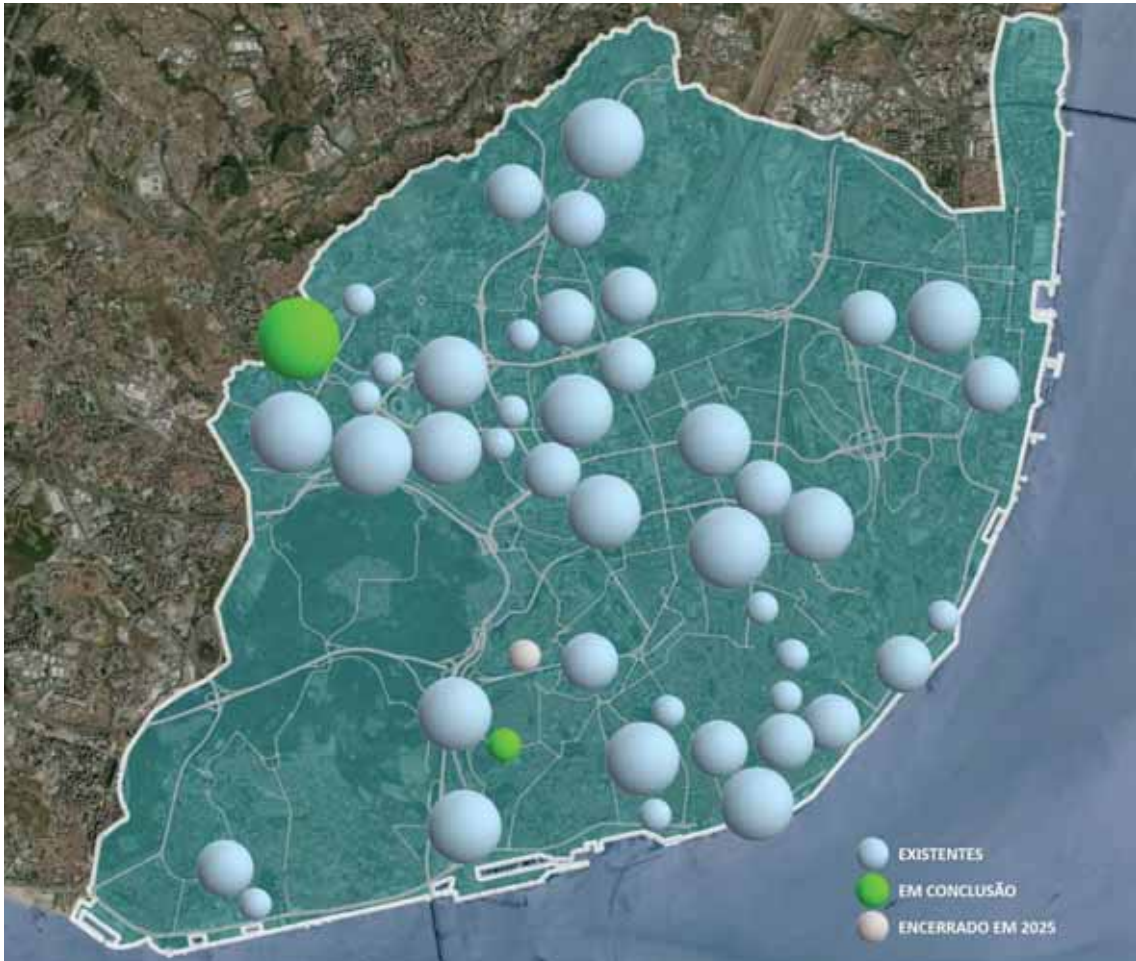


Figura 2-14 Rede de parques de estacionamento operados pela EMEL - 2025

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).

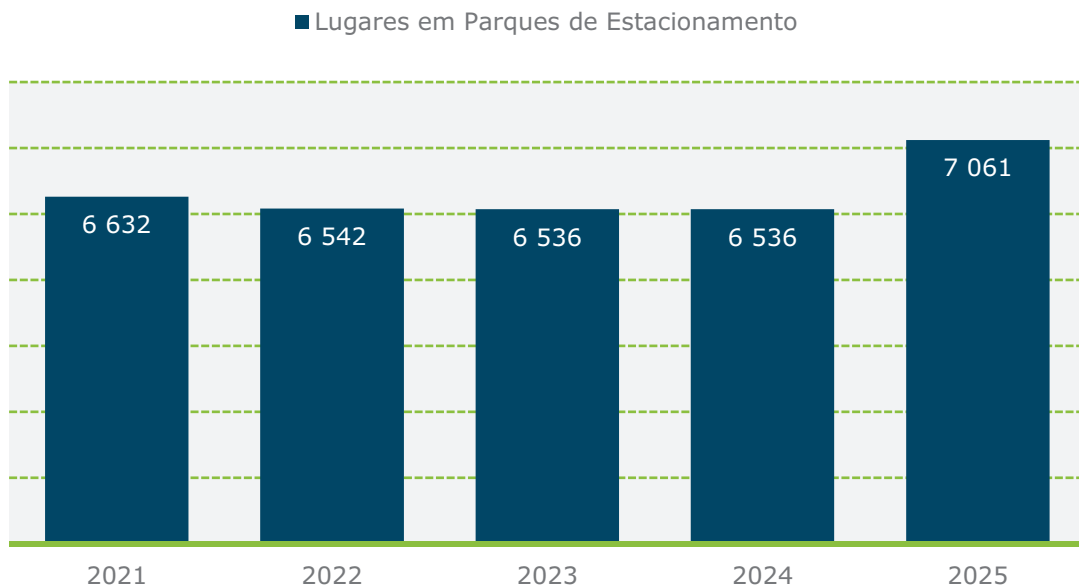


Gráfico 2-18 Evolução do Número de Lugares em Parques EMEL 2021 - 2025

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.

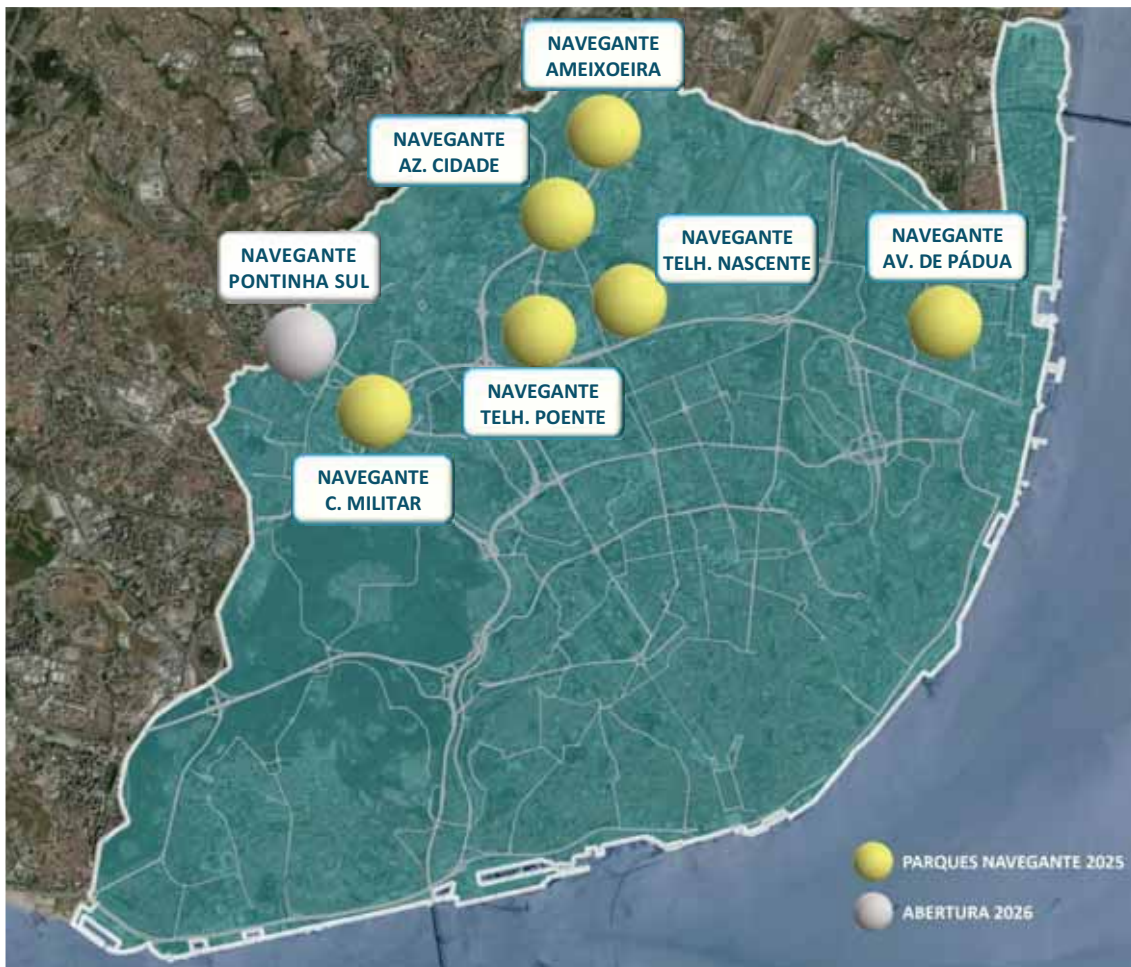


Figura 2-20 Rede de Parques Navegante 2025

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 prossequindo 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

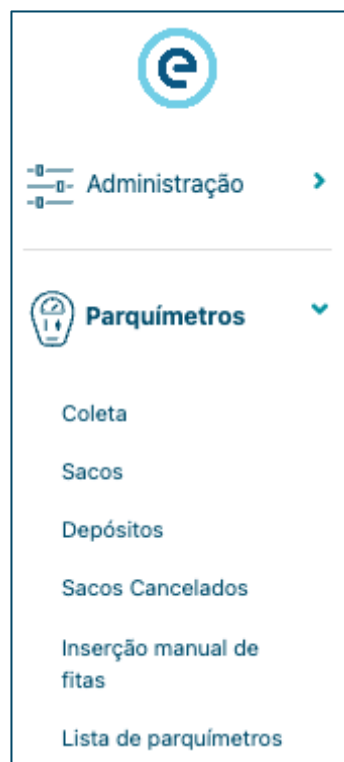


Figura 3-3 Imagem App Coleta

- **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

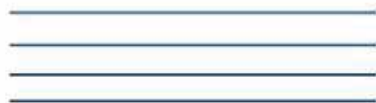
- **CIBERSEGURANÇA**

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.



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
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”



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.

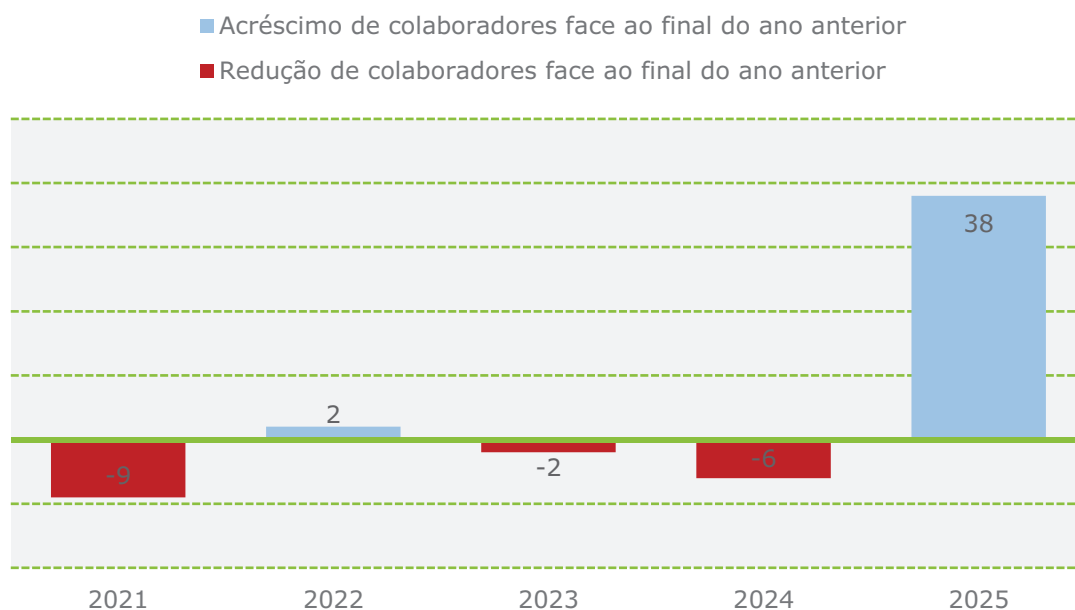


Gráfico 5-1 Evolução do Saldo Líquido entre Entradas e Saídas de Trabalhadores 2021 - 2025

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.

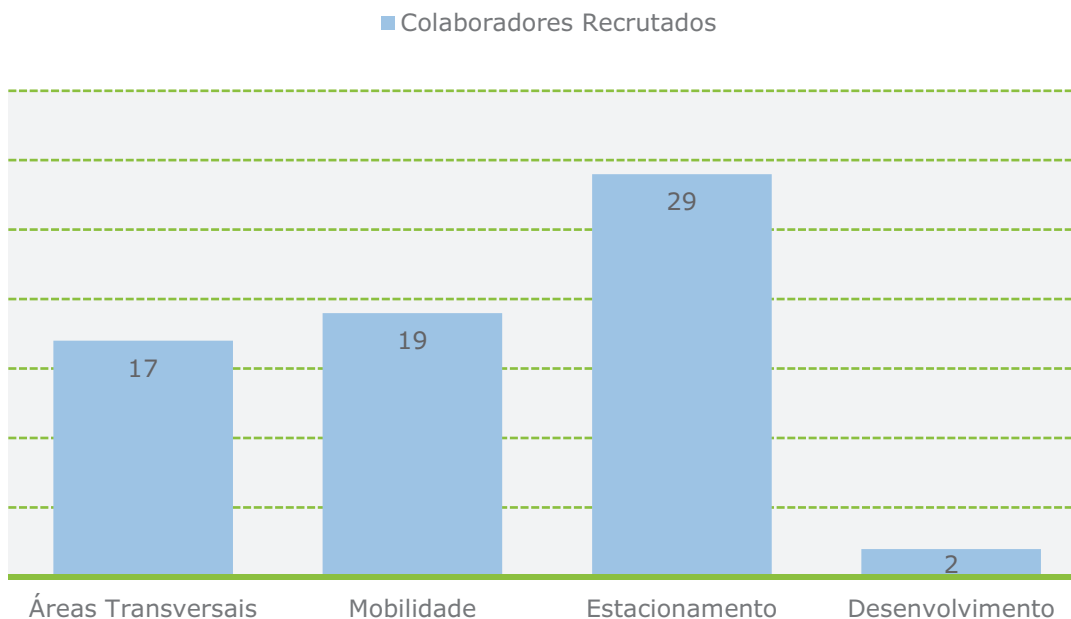


Gráfico 5-2 Novos Colaboradores Contratados por Área de Atividade na EMEL

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.

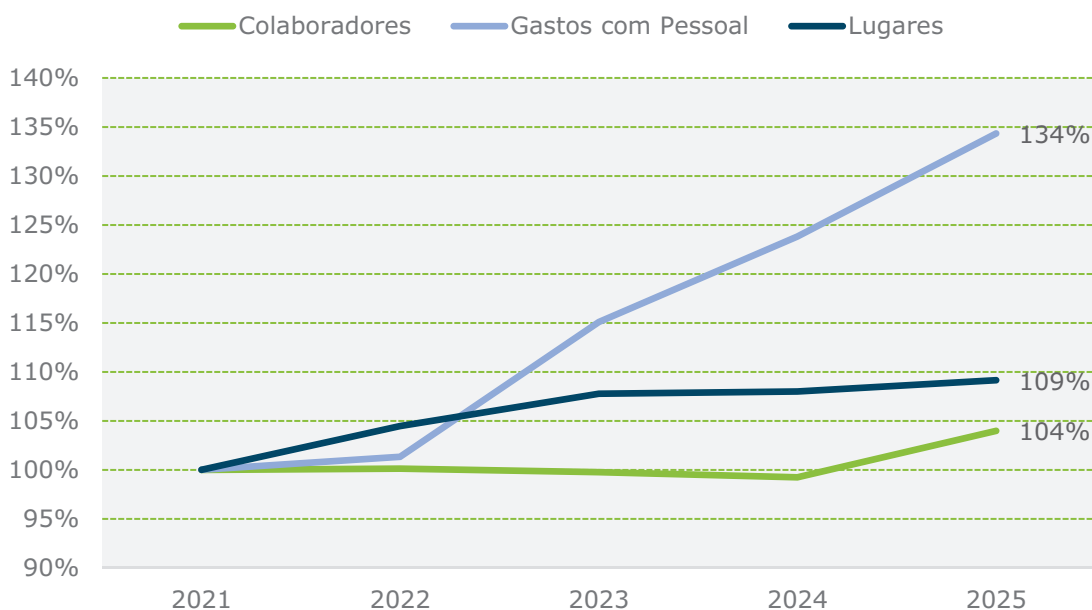


Gráfico 5-4 Evolução dos Gastos com Pessoal, Número de Colaboradores e Lugares em Exploração Base 2021

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 GÉNERO 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 GÉNERO 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.

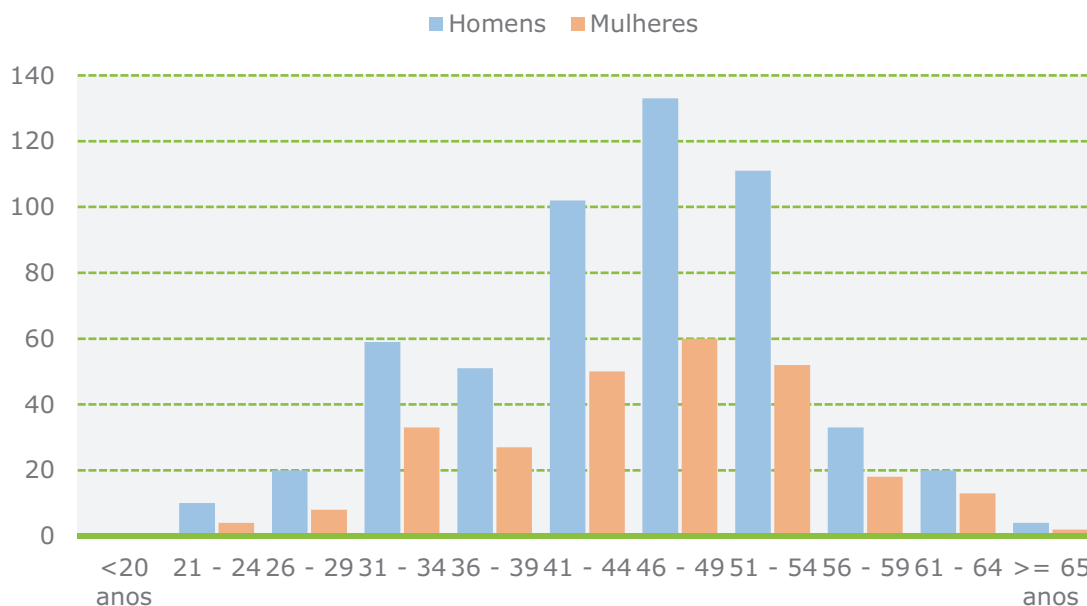


Gráfico 5-5 Distribuição etária dos colaboradores por Género

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.

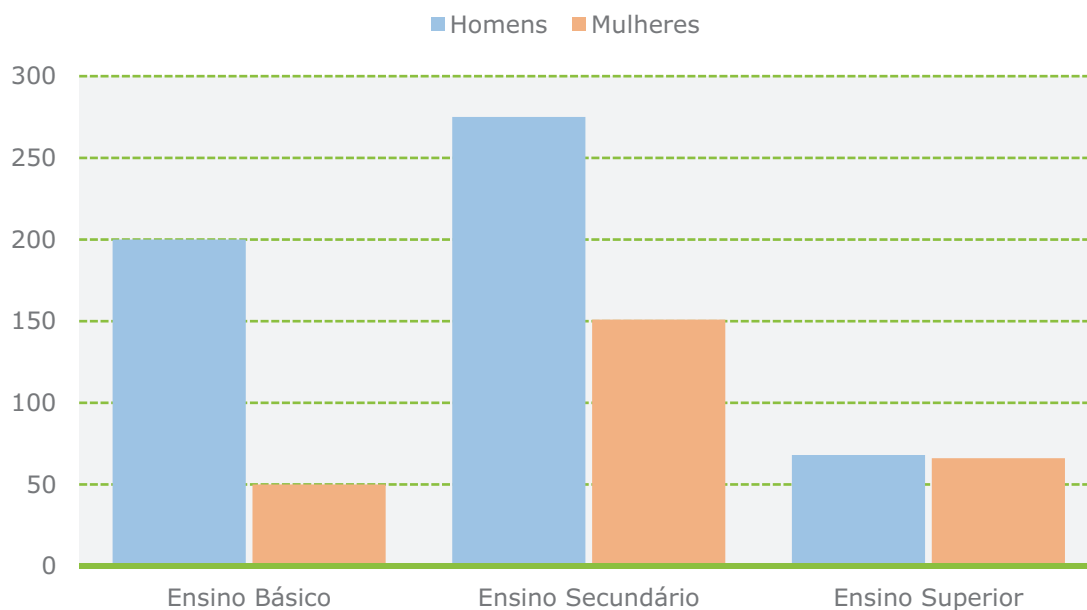


Gráfico 5-6 Habilitações Académicas dos Colaboradores por Género

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.

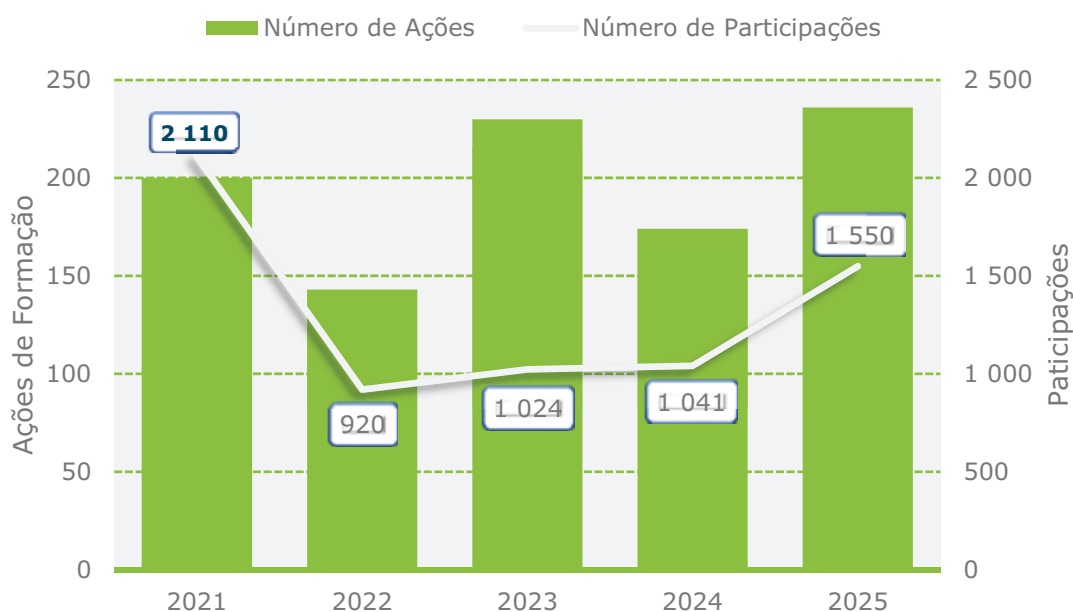


Gráfico 5-7 Evolução do Número de Ações de Formação e do Número de Participações 2021 - 2025

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

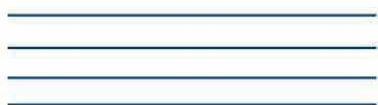
técnico da empresa neste domínio e contribuindo para a disseminação de boas práticas na área da gestão da mobilidade e do estacionamento.

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.



06

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.

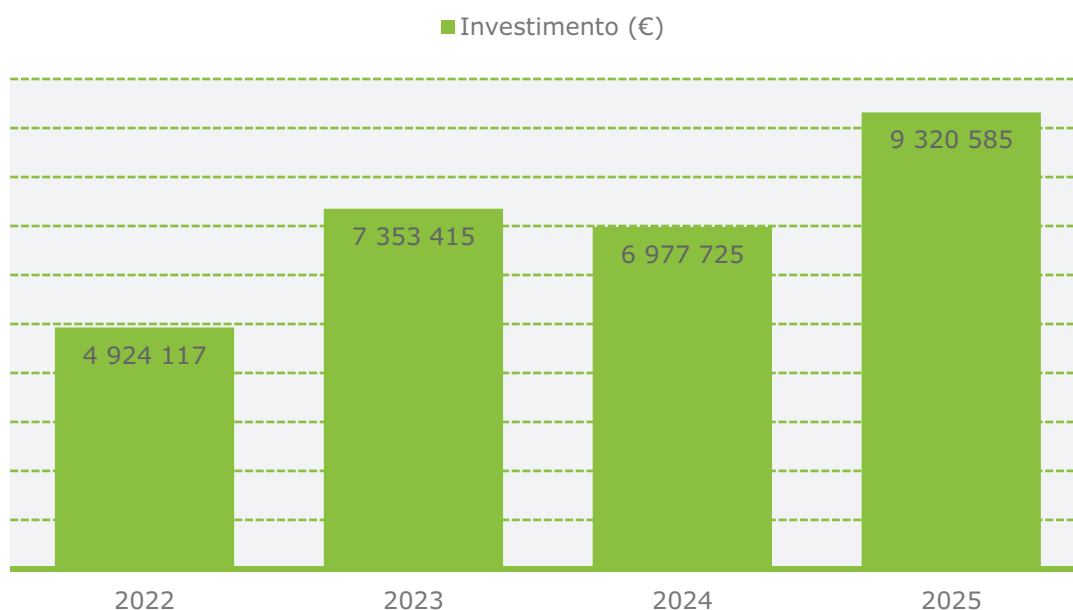


Gráfico 6-1 Evolução da Execução de Investimento 2022 - 2025

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.

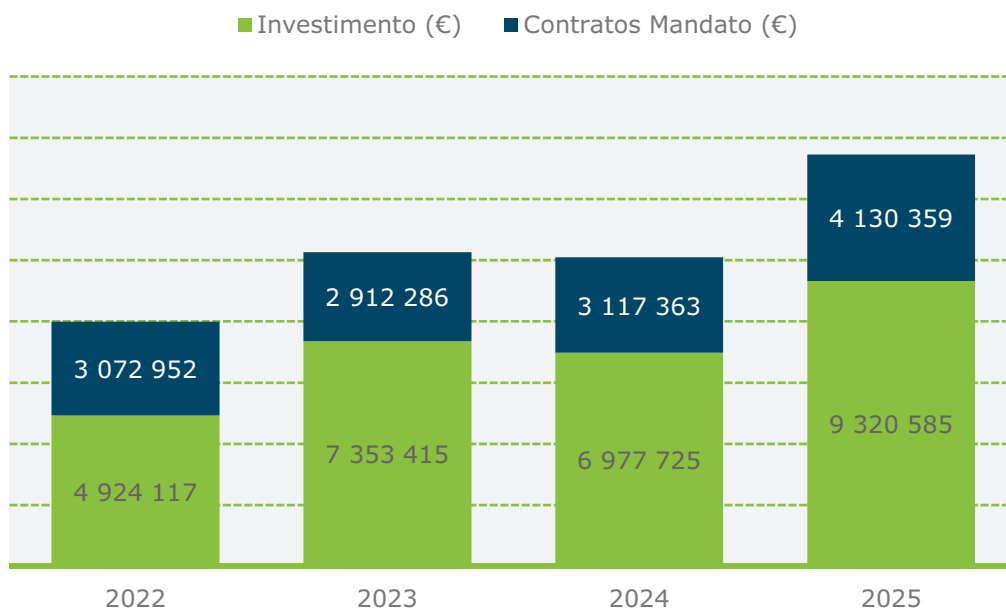


Gráfico 6-2 Evolução da Execução de Investimento e Contratos Mandato 2022 - 2025

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.

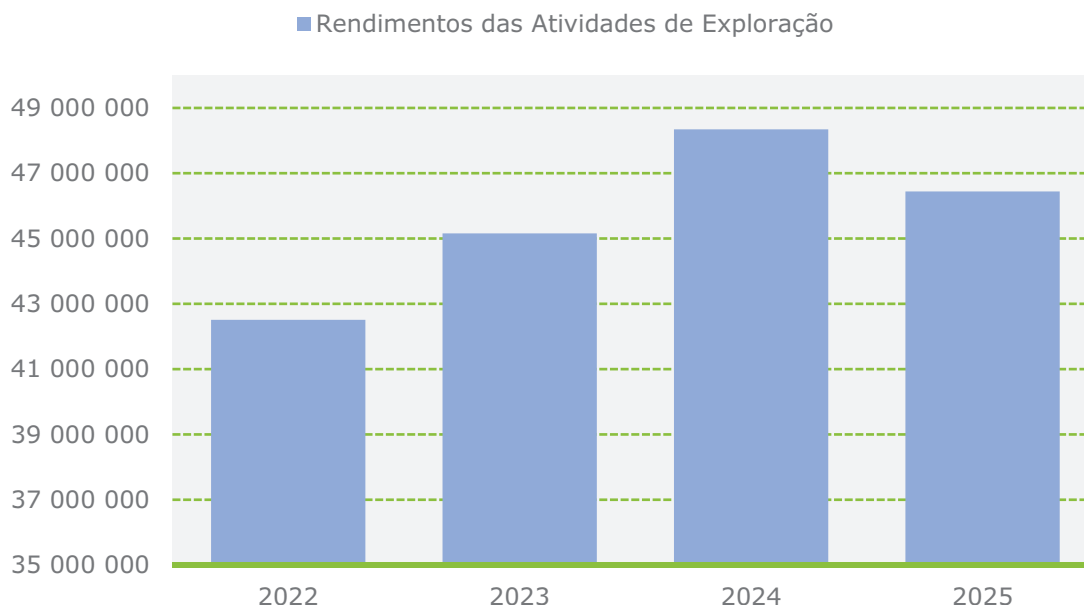


Gráfico 6-3 Evolução dos rendimentos de exploração 2022 - 2025

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.

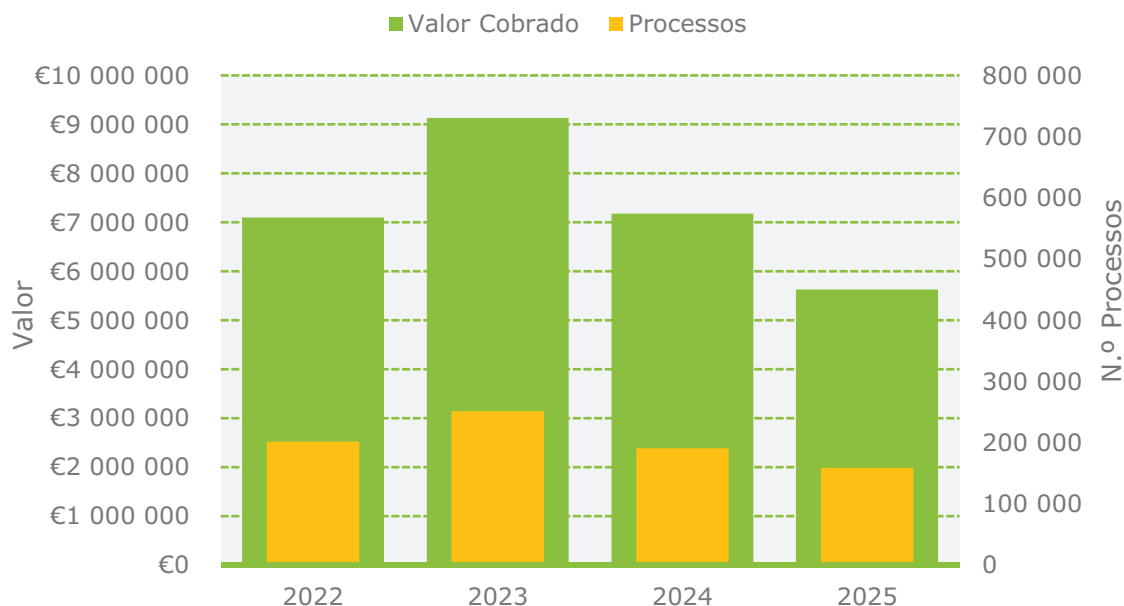


Gráfico 6-4 Evolução anual do volume de coimas pagas e respetivo valor 2022 - 2025

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.

■ Dísticos Verdes

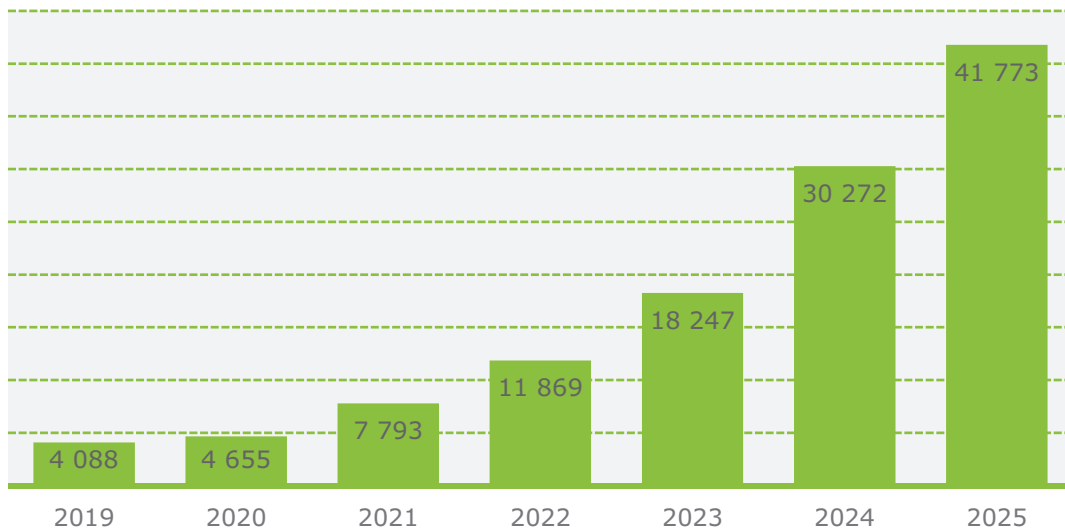


Gráfico 6-5 Evolução do número de dísticos verdes concedidos 2019 - 2025

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	2024	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.

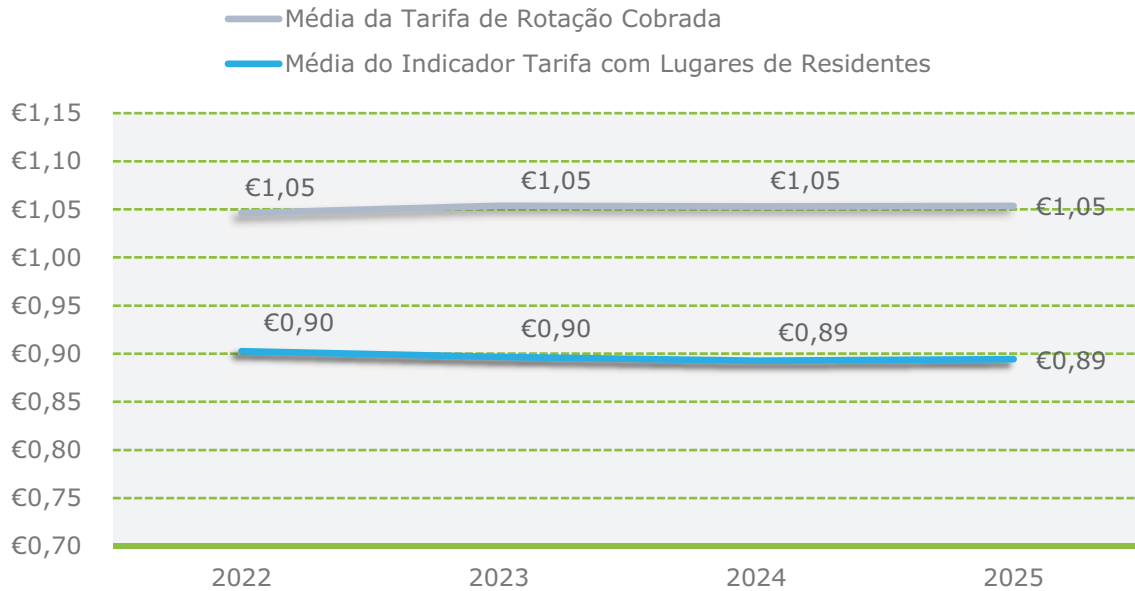


Gráfico 6-6 Evolução das Tarifas Médias 2022 - 2025

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.

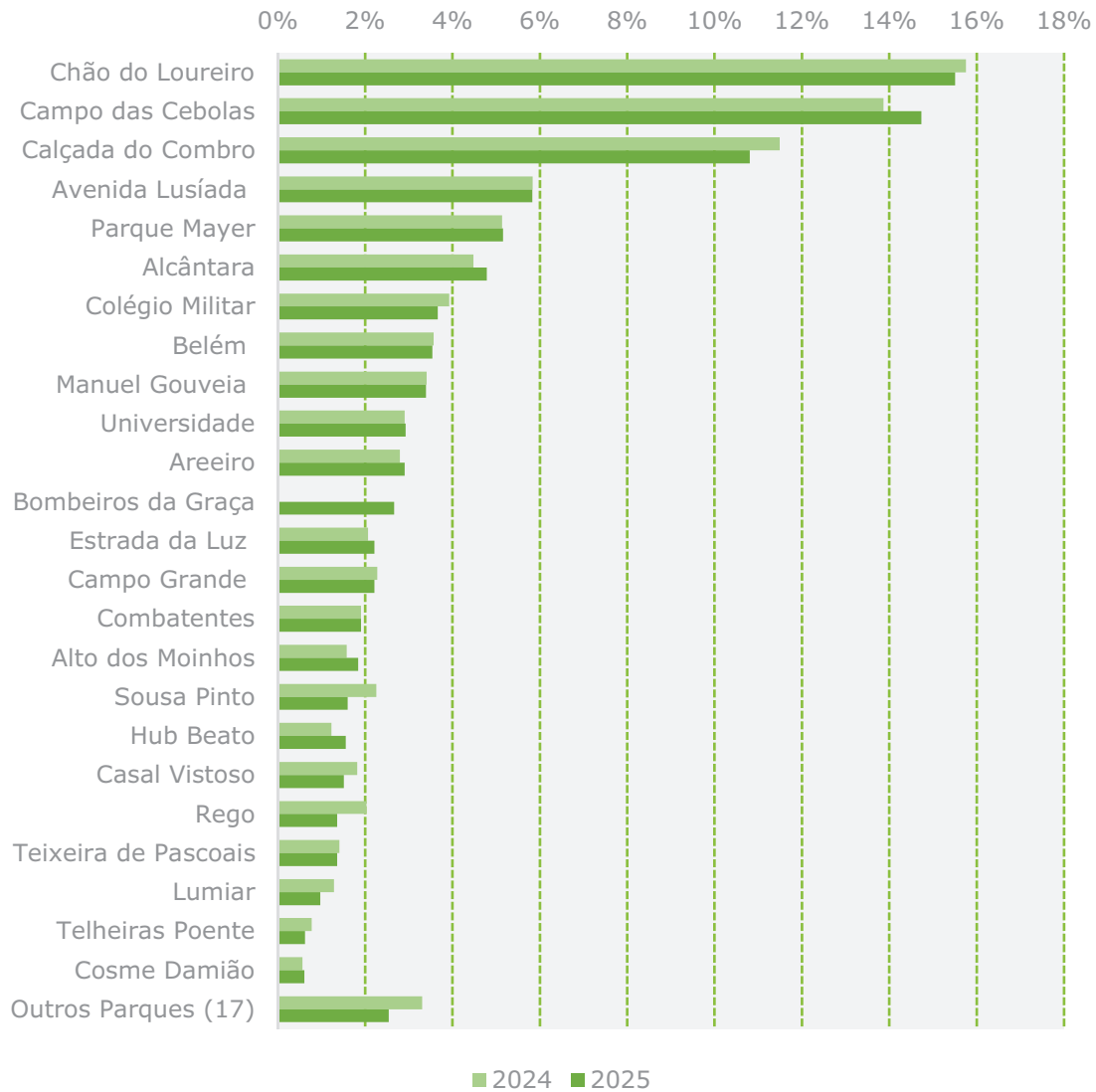


Gráfico 6-7 Proporção dos Principais Parques nos Rendimentos OFF Street 2025 - 2024

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.

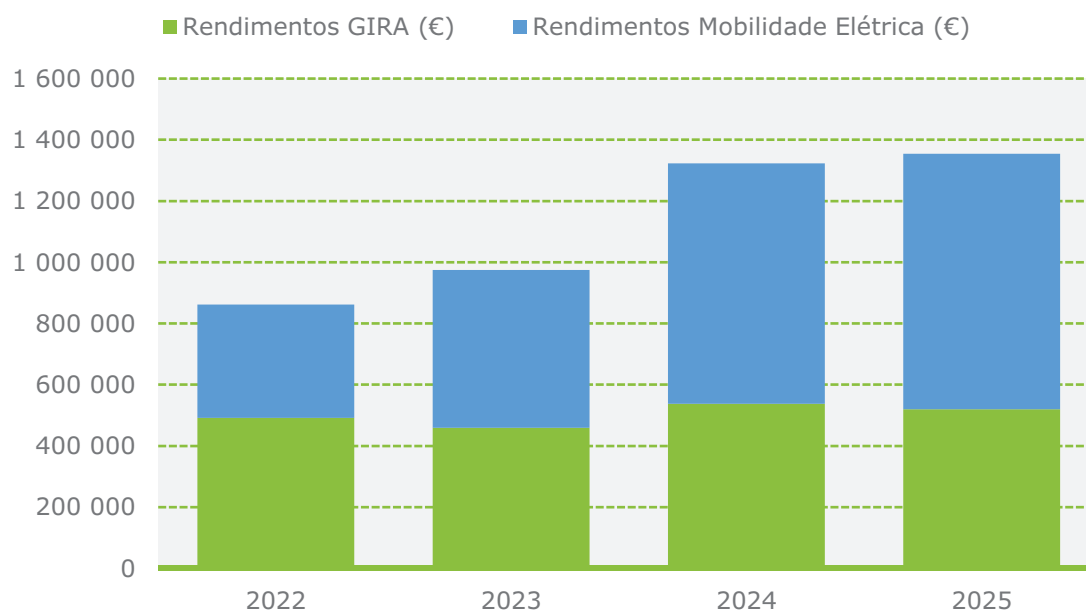


Gráfico 6-8 Evolução das Receitas com Sistemas de Mobilidade - GIRA e LEVE 2022 - 2025

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.

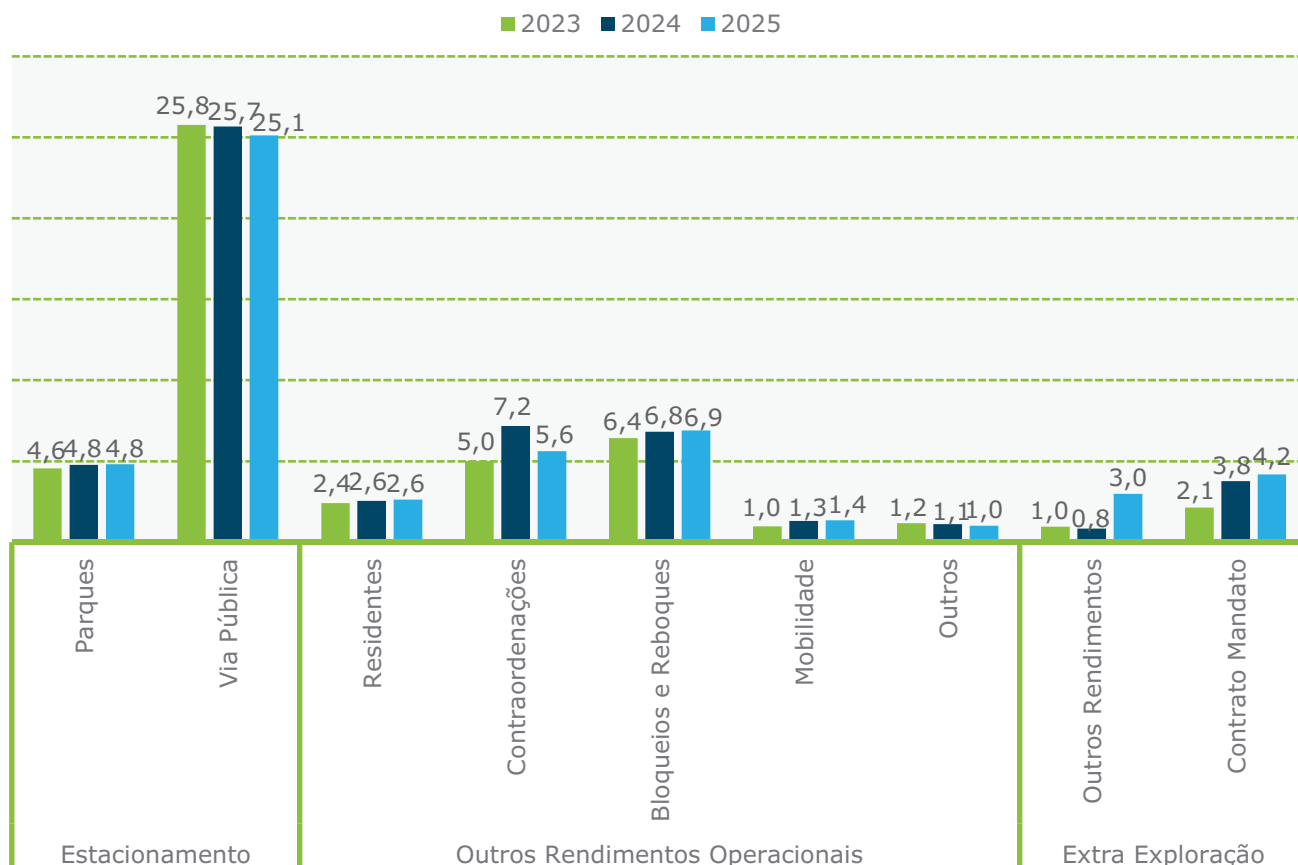


Gráfico 6-9 Evolução dos Rendimentos Operacionais 2023 - 2025

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.

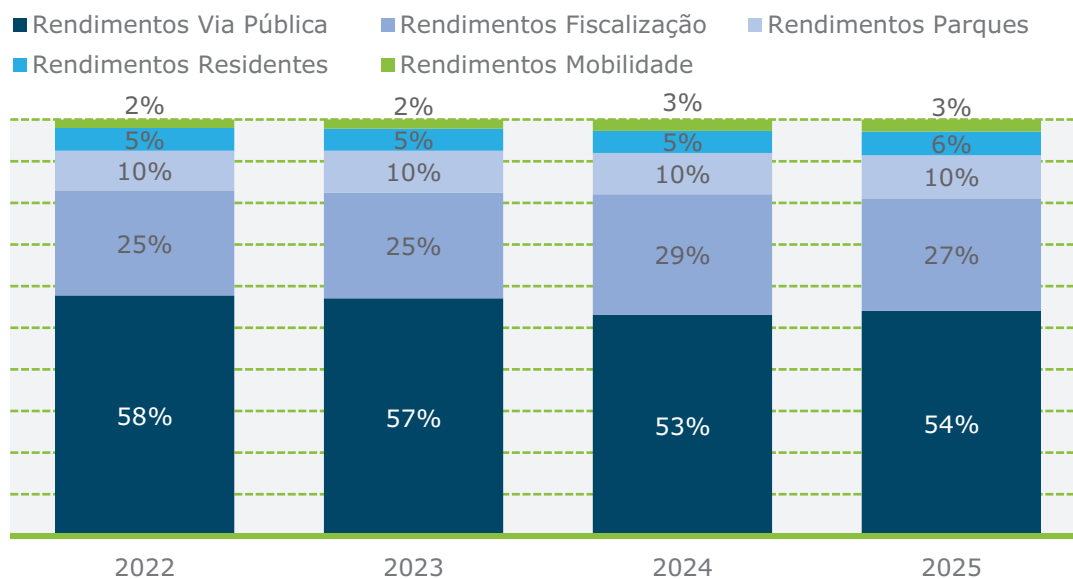


Gráfico 6-10 Repartição das Receitas de Exploração 2022 - 2025

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
DEPRECIAÇÕES 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
DEPRECIAÇÕES 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.

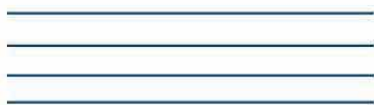
O conjunto das iniciativas desenvolvidas ao longo do ano confirma o papel central da empresa na gestão do estacionamento e na promoção de soluções de mobilidade urbana mais eficientes e sustentáveis na cidade de Lisboa.

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 semafórica 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
Silva**

Assinado de forma
digital por Carlos
Silva
Dados: 2026.03.26
12:52:53 Z

Carlos Manuel dos Santos Batista da Silva

(Presidente do Conselho de Administração)

Assinado por: **Pedro Vieira Sales Pereira**
Data: 2026.03.26 12:34:03+00'00'

Pedro Vieira Sales Pereira

(Vogal do Conselho de Administração)

Assinado por: **ANA MARGARIDA SALINA FERRO DE
BEÇA CARMONA RODRIGUES**
Data: 2026.03.26 13:49:10+00'00'

Ana Margarida Salina Ferro de Beça Carmona Rodrigues

(Vogal do Conselho de Administração)



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
230 – 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



11

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			
Cientes	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

Assinado por: **Nuno Alexandre Cotrim Barão**
 Num. de Identificação: 09561841
 Data: 2026.03.26 10:29:47+00'00'
 Certificado por: **Ordem dos Contabilistas**
Certificados
 Atributos certificados: **Membro da OCC nº 56255**

A ADMINISTRAÇÃO
 Carlos Silva
 forma digital por
 Carlos Silva
 Dados: 2026.03.26
 Carlos Silva

(Presidente do Conselho de Administração)
 Assinado por: **Pedro Vieira Sales Pereira**
 Data: 2026.03.26 12:35:44+00'00'
 Pedro Sales
 (Vogal do Conselho de Administração)

Assinado por: **ANA MARGARIDA SALINA FERRO DE BEÇA CARMONA RODRIGUES**
 Ana Rodrigues
 Data: 2026.03.26 13:50:18+00'00'
 (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 depreciáveis/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

Assinado por: **Nuno Alexandre Cotrim Barão**
 Num. de Identificação: 09561841
 Data: 2026.03.26 10:27:36+00:00
 Certificado por: **Ordem dos Contabilistas Certificados**
 Atributos certificados: **Membro da OCC nº 56255**

A ADMINISTRAÇÃO de
 Assinado de
 Carlos Silva
 forma digital
 por Carlos Silva
 Dados:
 Carlos Silva
 2026.03.26
 12:53:58Z
 (Presidente do Conselho de Administração)

Assinado por: **Pedro Vieira Sales Pereira**
 Data: 2026.03.26 12:36:42+00:00'
 Pedro Sales
 (Vogal do Conselho de Administração)

Assinado por: **ANA MARGARIDA SALINA FERRO DE BEÇA CARMONA RODRIGUES**
 Data: 2026.03.26 13:50:49+00:00'
 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
Fluxos de caixa das actividades operacionais			
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
Fluxos de caixa das actividades de investimento			
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)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento			
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)
Variação 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

Assinado por: **Nuno Alexandre Cotrim Barão**
 Num. de Identificação: 09561841
 Data: 2026.03.26 12:46:00
 Certificado por: **Ordem dos Contabilistas Certificados**
 Atributos certificados: **Membro da OCC nº 56255**

A ADMINISTRAÇÃO
 Assinado por Carlos Silva
 forma digital por Carlos Silva
 Dados: 2026.03.26 12:54:42 Z
 (Presidente do Conselho de Administração)

Assinado por: **Pedro Vieira Sales Pereira**
 Data: 2026.03.26 12:37:24+00'00'
 Pedro Sales

(Vogal do Conselho de Administração)

Assinado por: **ANA MARGARIDA SALINA FERRO DE BEÇA CARMONA RODRIGUES**

Data: 2026.03.26 13:51:14+00'00'

Ana Rodrigues

(Vogal do Conselho de Administração)

DEMONSTRAÇÃO INDIVIDUAL DAS ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO NO PERÍODO 2024

Unidade monetária: Euro

DESCRÇÃO	NOTAS	CAPITAL PRÓPRIO ATRIBUÍDO AOS DETENTORES DO CAPITAL DA EMPRESA-MAE										Total do capital próprio		
		Capital subscrito	Acções (quotas) próprias	Outros instru. de capital próprio	Prémios de emissão	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transferidos	Excedentes de revalorização	Ajustamentos / Outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período		Total	Interesses que não controlam
1 ALTERAÇÕES NO PERÍODO		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
Primeira adopção de novo referencial contabilístico														
Alterações de políticas contabilísticas														
Diferenças de conversão de demonstrações financeiras														
Realização de excedentes de revalorização														
Excedentes de revalorização														
Ajustamentos por impostos diferidos														
Outras alterações reconhecidas no capital próprio														
2		0,00	0,00	0,00	0,00	135.245,24	0,00	1.217.207,12	0,00	1.217.207,12	-1.352.452,36	121.668,84	0,00	121.668,84
3														
4=2+3 RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO														
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO														
Realizações de capital														
Realizações de prémios de emissão														
Distribuições														
Entradas para cobertura de perdas														
Outras operações														
5 6=1+2+3+5 RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO 2024		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

DESCRÇÃO	NOTAS	CAPITAL PRÓPRIO ATRIBUÍDO AOS DETENTORES DO CAPITAL DA EMPRESA-MAE										Total do capital próprio		
		Capital subscrito	Acções (quotas) próprias	Outros instru. de capital próprio	Prémios de emissão	Reservas legais	Outras reservas	Resultados transferidos	Excedentes de revalorização	Ajustamentos / Outras variações no capital próprio	Resultado líquido do período		Total	Interesses que não controlam
6 ALTERAÇÕES NO PERÍODO		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
Primeira adopção de novo referencial contabilístico														
Alterações de políticas contabilísticas														
Diferenças de conversão de demonstrações financeiras														
Realização de excedentes de revalorização														
Excedentes de revalorização														
Ajustamentos por impostos diferidos														
Outras alterações reconhecidas no capital próprio														
7		0,00	0,00	0,00	0,00	155.900,70	0,00	1.403.106,34	0,00	152.965,97	-579.375,72	152.965,97	0,00	152.965,97
8														
9=7+8 RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO														
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO														
Realizações de capital														
Realizações de prémios de emissão														
Distribuições														
Entradas para cobertura de perdas														
Outras operações														
10 6=7+8+10 RESULTADO LÍQUIDO DO PERÍODO 2025		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

Assinado por: ANA MARGARIDA SALINA FERRO DE
BEÇA CARMONA RODRIGUES
Data: 2026.03.26 13:52:02+00'00'

Assinado por: Pedro Vieira Sales Pereira
Data: 2026.03.26 17:38:22+00'00'

Assinado por: Carlos Silva
Data: 2026.03.26 17:38:22+00'00'

Assinado por: Nuno Alexandre Cotrim Barão
Data: 2026.03.26 10:31:17+00'00'

Certificado por: Ordem dos Contabilistas
Atributos certificados: Membro da OCC nº 56255

ANEXO AS 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 consequentemente não existem diferenças significativas entre a utilização do método do custo ou do custo amortizado.

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

3.2.11 - FORNECEDORES E OUTRAS CONTAS A PAGAR

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

3.2.12 - RÉDITO E REGIME DO ACRÉSCIMO

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

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

Os rendimentos são reconhecidos na data da prestação dos serviços.

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

3.2.13 - BENEFÍCIOS DOS EMPREGADOS

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

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

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

3.2.14 - TRANSAÇÕES E SALDOS EM MOEDA ESTRANGEIRA

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

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

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

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

3.2.15 - ACONTECIMENTOS APÓS A DATA DO BALANÇO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

NOTA 4. FLUXOS DE CAIXA

Durante os períodos findos em 31/12/2024 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:

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

31/12/2025						
Custo:	Saldo em 01/01/2025	Aquisições	Abates e Alienações	Correções e Transf.	Revalorização	Saldo em 31/12/2025
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 Prosegur, 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 31/12/2024
	Saldo em 01/01/2024	Constituição		Reversão		
		Resultado líquido	Capitais próprios	Resultado líquido	Capitais próprios	
Ativos por impostos diferidos:						
Ajustamentos inventários	-	-	-	-	-	-
Ajustamentos clientes cob. duvidosa	-	-	-	-	-	-
Prejuizos fiscais reportáveis	71.133,72	-	-	-	-	71.133,72
Provisão p/outros riscos e encargos	30.168,10	-	-	-	-	30.168,10
	101.301,82	-	-	-	-	101.301,82
Passivos por impostos diferidos:						
Ganhos tributados períodos futuros	-	-	-	-	-	-
Revalorizações ativos fixos tangíveis	-	-	-	-	-	-
Outros passivos	778.908,07	-	-	-	(121.668,84)	657.239,23
	778.908,07	-	-	-	(121.668,84)	657.239,23

	31/12/2025					Saldo em 31/12/2025
	Saldo em 01/01/2025	Constituição		Reversão		
		Resultado líquido	Capitais próprios	Resultado líquido	Capitais próprios	
Ativos por impostos diferidos:						
Ajustamentos inventários	-	-	-	-	-	-
Ajustamentos clientes cob. duvidosa	-	-	-	-	-	-
Prejuizos fiscais reportáveis	71.133,72	-	-	-	-	71.133,72
Provisão p/outros riscos e encargos	30.168,10	-	-	-	-	30.168,10
	101.301,82	-	-	-	-	101.301,82
Passivos por impostos diferidos:						
Ganhos tributados períodos futuros	-	-	-	-	-	-
Revalorizações ativos fixos tangíveis	-	-	-	-	-	-
Outros passivos (I)	657.239,23	-	-	-	(152.965,97)	504.273,26
	657.239,23	-	-	-	(152.965,97)	504.273,26

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

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

(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 os restantes entidades, ver Nota 25 para melhor detalhe.

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

OUTROS CRÉDITOS A RECEBER

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

	Saldo em 01/01/2024	31/12/2024		Saldo em 01/01/2025	31/12/2025	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Outros créditos a receber:						
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:

	Saldo em 01/01/2024	31/12/2024		Saldo em 01/01/2025	31/12/2025	
		Não corrente	Corrente		Não corrente	Corrente
Outras dívidas a pagar:						
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 nº 2 do art. 31, que pelo menos 10% do resultado líquido anual tem de ser destinado ao reforço da Reserva Legal. Esta reserva não é distribuível a não ser em caso de liquidação da Empresa, mas pode ser utilizada para absorver prejuízos ou incorporadas no capital.

OUTRAS RESERVAS

Durante os períodos findos em 31/12/2024 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 nº 220/2024) e foi decidido que o Resultado Líquido, de 1.352.452,36 euros, referente a esse exercício fosse aplicado de acordo com o resumo abaixo.

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 nº 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
	10.473.982,07	-	4.980.357,17	4.980.357,17	-	9.770.628,77

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
	2.163.737,01	1.037.041,68	1.093.998,07	5.475.852,01	9.770.628,77

(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 Alugueres	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:

<u>Gastos com Pessoal:</u>	<u>31/12/2024</u>	<u>31/12/2025</u>
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
	<u>23.006.123,92</u>	<u>24.958.876,56</u>

	<u>2024</u>	<u>2025</u>
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:

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

(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 DEPRECIAÇÃO E DE AMORTIZAÇÃO

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 nº 2/2020, de 31 de março, que isenta este tipo de contratos de fiscalização prévia.

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

(IV) 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	<u>509.908,65</u>	<u>63.830,86</u>

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:

<u>Imposto sobre Rendimento:</u>	<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	<u>509.908,65</u>	<u>63.830,86</u>
Taxa efetiva de Imposto	<u>25%</u>	<u>35%</u>

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

Assinado por: **Nuno Alexandre Cotrim Barão**
Num. de Identificação: 09561841
Data: 2026.03.26 10:34:17+00'00'
Certificado por: **Ordem dos Contabilistas
Certificados**
Atributos certificados: **Membro da OCC nº 56255**

Assinado de
forma digital por
Carlos Silva
Dados:
2026.03.26
12:56:02 Z
Carlos Silva
(Presidente do Conselho de Administração)

Assinado por: **Pedro Vieira Sales Pereira**
Data: 2026.03.26 12:38:58+00'00'

Pedro Sales
(Vogal do Conselho de Administração)

Assinado por: **ANA MARGARIDA SALINA FERRO DE
BEÇA CARMONA RODRIGUES**

Data: 2026.03.26 13:52:33+00'00'

Ana Rodrigues
(Vogal do Conselho de Administração)



RELATÓRIO
E CONTAS
2025

MARÇO 2026





Grant Thornton

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

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

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

Relatório e Parecer do Fiscal Único

Ao Acionista da

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

Em conformidade com a legislação em vigor e com o mandato que nos foi confiado, vimos submeter à vossa apreciação o nosso Relatório e Parecer que abrange a atividade por nós desenvolvida e inclui os documentos de prestação de contas da EMEL – Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M., S.A., relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025, os quais são da responsabilidade do Conselho de Administração.

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

No âmbito das nossas funções, (i) auditámos o Balanço em 31 de dezembro de 2025, a Demonstração dos resultados por naturezas, a Demonstração das alterações no capital próprio, a Demonstração dos fluxos de caixa para o exercício findo naquela data e o respetivo Anexo; e (ii) emitimos nos termos do artigo 25.º, da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, o Parecer sobre a informação financeira semestral (relativa ao período compreendido entre 1 de janeiro e 30 de junho de 2025), em 21 de agosto de 2025 e o Parecer sobre os instrumentos de gestão previsional para o exercício de 2026, em 26 de novembro de 2025.

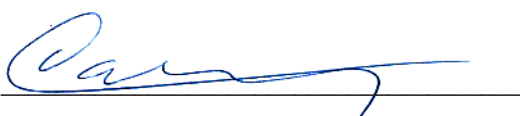
Adicionalmente, procedemos a uma análise do:

- Relatório de Gestão do exercício de 2025 preparado pelo Conselho de Administração e da proposta de aplicação de resultados nele incluída. Como consequência do trabalho efetuado, emitimos nesta data a Certificação Legal das Contas, que inclui uma reserva;
- Relatório de Governo Societário referente ao exercício de 2025, preparado pelo Conselho de Administração da Sociedade, nos termos do n.º 1 do artigo 54.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de

outubro, em conformidade e para cumprimento das orientações emanadas pela Entidade do Tesouro e Finanças, no sentido de verificar que o mesmo inclui os elementos exigíveis à Entidade.

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

26 de março de 2026



Grant Thornton & Associados – SROC, Lda.

Representada por Carlos Lisboa Nunes

ROC registado na CMVM com o n.º 20160131



Grant Thornton

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

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

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

Certificação Legal das Contas

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da EMEL – Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M., S.A. (a Entidade), que compreendem o balanço em 31 de dezembro de 2025 (que evidencia um total de 69.599.850 euros e um total de capital próprio de 43.048.847 euros, incluindo um resultado líquido de 117.606 euros), a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da EMEL – Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa, E.M., S.A. em 31 de dezembro de 2025 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data, de acordo com as Normas Contabilísticas e de Relato Financeiro adotadas em Portugal através do Sistema de Normalização Contabilística.

Bases para a opinião com reservas

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

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

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

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

Responsabilidades do órgão de gestão pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

- identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da Entidade;
- avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;

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


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

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de gestão

Dando cumprimento aos requisitos legais aplicáveis, exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida na secção "Bases para a opinião com reservas" do Relato sobre a auditoria das demonstrações financeiras, somos de parecer que o relatório de gestão foi preparado de acordo com os requisitos legais e regulamentares aplicáveis em vigor, a informação nele constante é coerente com as demonstrações financeiras auditadas e, tendo em conta o conhecimento e a apreciação sobre a Entidade, não identificamos incorreções materiais.

26 de março de 2026



Grant Thornton & Associados – SROC, Lda.

Representada por Carlos Lisboa Nunes

ROC registado na CMVM com o n.º 20160131

ERRATA

Na Secção 6.3. Análise Integrada, do capítulo 6. Análise Económica, do Relatório de Gestão, foram identificados os seguintes valores errados:

- **Página 113:** na Tabela 6-3 Evolução dos rendimentos por rubrica (milhares de euros) 2022 – 2025, na coluna correspondente ao ano de 2025:
 - Na linha Outros Rendimentos Operacionais, onde se lê “3 445”, deve ler-se “4 000”
 - Na linha Rendimentos Operacionais – Total, onde se lê “54 069”, deve ler-se “54 624”
 - Na linha Total de Rendimentos, onde se lê “54 076”, deve ler-se “54 631”

Foi deliberado submeter à Assembleia Municipal a seguinte Proposta:

- Proposta n.º 167/2026:

Aprovar e submeter à Assembleia Municipal o Relatório de Gestão e as Demonstrações Financeiras e Orçamentais de 2025, bem como a proposta de aplicação de resultados e o Parecer do Fiscal Único, nos termos da proposta.

[Aprovada por maioria, com 10 votos a favor (1 PPD/PSD, 2 IL, 2 CDS-PP, 3 Ind. PPD/PSD, 1 Ind. e 1 CH), 2 votos contra (1 PCP e 1 BE) e 5 abstenções (4 PS e 1 L).]

Publica-se às 5.^{as}-feiras

ISSN: 0873-0296 Depósito Legal n.º 76 213/94 Tiragem 11

O *Boletim Municipal* está disponível no sítio da Internet oficial da Câmara Municipal de Lisboa (<http://www.cm-lisboa.pt/municipio/boletim-municipal>)

O *Boletim Municipal* pode ser adquirido nos Serviços Municipais através de impressão/fotocópia e pago de acordo com o preço definido na Tabela de Taxas, Preços e Outras Receitas Municipais

[Deliberação n.º 35/CM/2008 (Proposta n.º 35/2008) - Aprovada na Reunião de Câmara de 30 de janeiro de 2008]

Composto e Impresso na Imprensa Municipal

Toda a correspondência relativa ao Boletim Municipal deve ser dirigida à CML – Imprensa Municipal
Estrada de Chelas, 101 – 1900-150 Lisboa **Telef.** 218 171 350 **E-mail:** boletim.municipal@cm-lisboa.pt