

PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2023 – 2025

setembro 2022

ÍNDICE.

1	Apresentação e Enquadramento.....	6
1.1	Apresentação da Empresa.....	6
1.2	Missão, Visão e Valores.....	6
1.2.1	Missão.....	6
1.2.2	Visão.....	6
1.2.3	Valores.....	7
1.3	Estrutura Organizacional.....	7
2	Pressupostos de Referência.....	10
2.1	Diretrizes para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão.....	10
2.2	Indicadores macroeconómicos.....	10
2.3	Linhas diretoras do PAO 2023 – 2025.....	11
3	Estratégia e objetivos.....	14
3.1	Objetivos estratégicos.....	14
3.2	Estratégia para o triénio 2023–2025.....	15
3.2.1	Eixo 1 – Sustentabilidade.....	15
3.2.2	Eixo 2 – Mobilidade.....	16
3.2.3	Eixo 3 – Diversificação.....	16
3.2.4	Eixo 4 – Internacionalização.....	17
3.2.5	Eixo 5– Qualidade.....	17
3.2.6	Eixo 6– Eficiência.....	18
4	Plano de Investimentos.....	18
5	Plano de Atividades e Orçamento 2023–2025.....	20
5.1	Situação Atual da Rede Mobi.E.....	20
5.2	Perspetivas futuras para a evolução da Rede Mobi.E.....	23
5.3	Atividade da MOBI.E, S.A.....	25
5.3.1	Obrigações decorrentes do Regulamento de Mobilidade Elétrica.....	25

A
M
B

5.3.2	Obrigações enquanto concedente.....	29
5.3.3	Promoção da rede Mobi.E.....	29
5.3.4	Internacionalização da Rede Mobi.E.....	30
5.3.5	Desenvolvimento de novos negócios.....	31
5.3.6	Obrigações legais decorrentes de pertencer ao Setor Empresarial do Estado.....	32
5.3.7	Reforço da MOBI.E, S.A. enquanto instrumento público de desenvolvimento da mobilidade sustentável.....	32
5.4	Riscos associados à atividade da MOBI.E, S.A.....	33
5.4.1	Riscos Internos.....	33
5.4.2	Riscos Externos.....	34
5.5	Gestão Económico-Financeira.....	35
5.5.1	Rendimentos e receitas Operacionais.....	35
5.5.2	Gastos Operacionais.....	37
5.5.3	Recursos Humanos.....	37
5.5.4	Fornecimentos e Serviços Externos.....	39
5.5.5	Projeções Económico Financeiras.....	42
5.5.6	Endividamento.....	45
5.6	Cumprimento de Orientações Específicas.....	46
5.6.1	Eficiência Operacional.....	46
5.6.2	Plano de Redução de Custos (PRC).....	46
5.6.3	Prazo Médio de Pagamentos.....	47
6	ANEXO 1 – Fichas de Investimento.....	48
6.1	Projeto 1: Nova Plataforma de Gestão da rede Mobi.E.....	48
6.2	Projeto 2: Balcão Único Virtual.....	49
7	ANEXO 2 – DUE sobre a Aprovação do PAO 2022–2024.....	50
8	ANEXO 3 – Demonstrações financeiras previsionais E PRC por trimestre em 2023.....	51
8.1	Plano de Redução de Custos (PRC) Por Trimestre.....	51
8.2	Demonstração de Resultados Previsional Por Trimestre.....	52
8.3	Balanço Previsional por Trimestre.....	53

Handwritten marks:
 A
 B
 B

8.4	Demonstração de Fluxos de Caixa Previsional por Trimestre.....	54
8.5	Notas Explicativas aos Fluxos Projetados.....	55
9	ANEXO 4 – Análise de Custo–Benefício	56

Índice de Figuras

Figura 1 – Organograma Atual.....	7
Figura 2 – Novo Organograma	8
Figura 3 – Eixos Estratégicos.....	15
Figura 4 – Modelo de funcionamento da Mobilidade Elétrica	26

Índice de Quadros

Quadro 1 – Indicadores Macroeconómicos.....	11
Quadro 2 – Plano de Investimentos	20
Quadro 3 – Fontes de Financiamento do Plano de Investimentos	20
Quadro 4 – Evolução da rede Mobi.E.....	22
Quadro 5 – Evolução da cobertura geográfica da Rede Mobi.E	22
Quadro 6 – Evolução de Rendimentos Operacionais da MOBI.E, S.A.	36
Quadro 7 – Receitas vs Rendimentos estimados com as operações de Concessão.	36
Quadro 8 – Recursos Humanos.....	38
Quadro 9 – RH: Movimentos de Pessoal em 2023.....	39
Quadro 10 – Fornecimentos e Serviços Externos.....	40
Quadro 11 – Demonstração de Resultados.....	42
Quadro 12 – Balanço	44
Quadro 13 – Mapa de Fluxos de Caixa	45
Quadro 14 – PRC	47
Quadro 15 – Análise Custo Benefício	60

1 APRESENTAÇÃO E ENQUADRAMENTO

1.1 Apresentação da Empresa

A MOBI.E, S.A. foi constituída a 19 de abril de 2011 sob a forma de sociedade anónima, com um capital social no valor de 50.000€, detida a 100% pela INTELI – Inteligência em Inovação, Centro de Inovação. A MOBI.E, S.A. (denominada originalmente MOBI.E International, S.A.) tinha como objetivo a internacionalização do modelo de mobilidade elétrica nacional, mas devido à crise económica e financeira a empresa esteve sem atividade até 2015.

Por Contrato de Compra e Venda de Ações celebrado a 6 de fevereiro de 2015 entre a INTELI e o Estado Português, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças (“DGTF”), a totalidade das ações representativas do capital social da MOBI.E, S.A. foram transferidas para a posse da DGTF, pelo valor global de € 1 (um euro).

Deste contexto resulta que a MOBI.E, S.A. iniciou a sua atividade operacional já no decorrer do ano de 2015, tendo vindo a assumir as suas responsabilidades, nos termos do mandato que lhe foi concedido. O Despacho n.º 6826/2015, de 11 de junho, do Senhor Secretário de Estado da Energia, indica a MOBI.E, S.A. para Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica nacional (“EGME”), até 12 de junho de 2018, nos termos do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 170/2012, de 1 de agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho.

Nos termos da legislação em vigor a MOBI.E, S.A. tem visto o seu mandato enquanto EGME renovado anualmente.

1.2 Missão, Visão e Valores

1.2.1 Missão

Gerir e monitorizar a rede de Mobilidade Elétrica (“rede Mobi.E”), em termos de fluxos elétricos, de informação e financeiros.

1.2.2 Visão

Assumir-se como o dinamizador e o facilitador do processo de transição e afirmação da mobilidade elétrica em Portugal funcionando como o instrumento público para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

1.2.3 Valores

- M** **udança** – estamos associados ao processo de transformação que assegure uma mobilidade mais sustentável para a sociedade;
- O** **rientação para o mercado** – vivemos permanentemente atentos às necessidades do mercado;
- B** **em fazer e servir** – procuramos fazer bem o que nos propomos, de forma a servir cada vez melhor os seus *stakeholders*;
- I** **novação** – encontramos-nos em constante renovação, procurando e desenvolvendo as soluções que, em cada momento, melhor respondam às necessidades do mercado;
- É** **tica e Transparência** – regemo-nos por uma conduta que privilegia os mais elevados padrões éticos, executando as suas ações de forma transparente e íntegra.

1.3 Estrutura Organizacional

O atual modelo organizacional foi definido num contexto muito particular de transição para a fase plena de mercado da mobilidade elétrica, num ambiente de incerteza proporcionado pelo combate à pandemia SARS COVID 19, aproveitando uma estrutura de Recursos Humanos limitada.

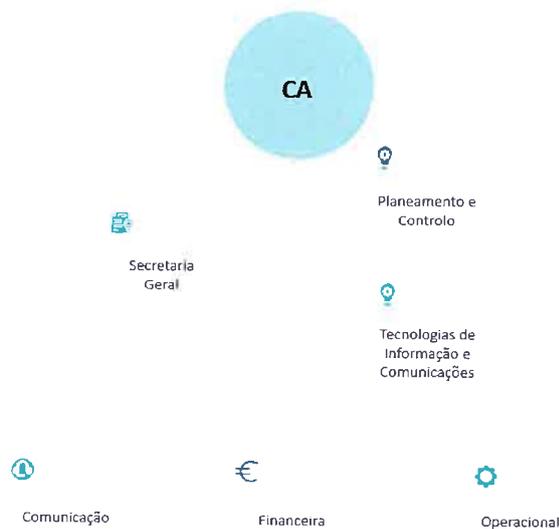


Figura 1 – Organograma Atual

A
A.
B

Nos últimos meses tem sido possível regressar a padrões de mobilidade semelhantes ao período pré-pandemia e, desde março de 2021, a utilização da rede Mobi.E tem vindo a registar mensalmente recordes sucessivos em todos os indicadores de utilização: mais carregamentos, mais utilizadores, mais postos disponíveis, mais consumos, mais viaturas elétricas vendidas, etc...

É neste contexto de crescimento sustentado da mobilidade elétrica em Portugal que o Conselho de Administração tomou posse para um novo mandato em junho de 2022. A estabilidade na gestão irá permitir que a empresa consolide a experiência acumulada e consolide a estratégia de apoiar o processo de transição energética, ajudando a criar as condições para o cumprimento dos diversos compromissos assumidos pelo Estado em termos de sustentabilidade.

Para tal, a MOBI.E terá de assumir novas competências de modo a responder com sucesso aos novos desafios que se impõem, nomeadamente: i) o funcionamento de uma nova Plataforma de Gestão; ii) assegurar a transição do setor da mobilidade elétrica para o novo Regulamento Europeu para a criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos (AFIR) ; iii) o desenvolvimento de infraestruturas para outras fontes de energia limpa aplicadas à mobilidade como o hidrogénio, ao mesmo tempo que iv) terá de ter meios suficientes que permitam responder ao aumento esperado da sua atividade regulada.

A atual estrutura organizacional é demasiado simplificada e os Recursos Humanos disponíveis são insuficientes para responder a estes desafios, sendo premente aumentar os Recursos Humanos, ajustar a estrutura organizacional de forma a garantir a máxima eficiência dentro dos objetivos estratégicos definidos e permitir uma melhor segregação da sua atividade regulada.

Assim, o Conselho de Administração considera que o sucesso da estratégia para o próximo triénio passa pela evolução da estrutura organizacional para o seguinte modelo:

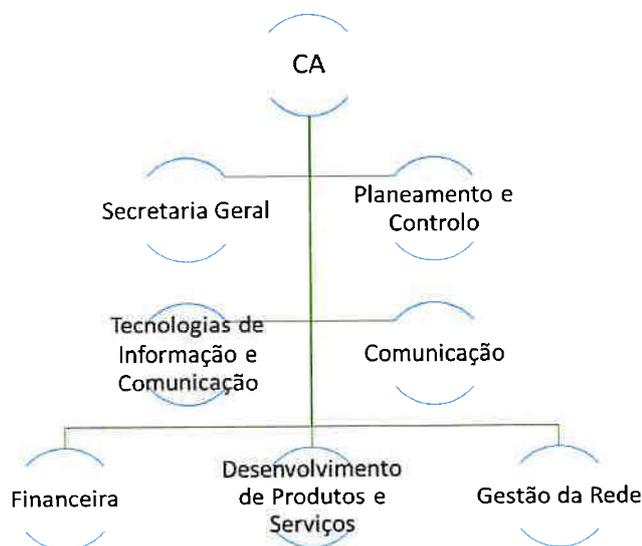


Figura 2 – Novo Organograma

A
A.
B

O funcionamento desta estrutura prevê o reforço imediato dos quadros da empresa em 8 elementos, passando a nova estrutura a contar com 21 elementos pelas razões que se detalham em capítulo específico deste documento, sem prejuízo de poderem ser feitos alguns ajustamentos ao longo do triénio em função da evolução da atividade e das exigências que a conclusão dos estudos sobre a mobilidade sustentável que se iniciarão durante o último trimestre de 2022 vierem a determinar.

Relativamente à estrutura anterior temos o aumento de 6 para 7 áreas, assente em quatro áreas de assessoria/suporte e três áreas orgânicas.

A Secretaria-Geral terá como competências as relações institucionais da empresa, o *compliance*, a gestão das instalações, os Recursos Humanos, incluindo processamento de salários, e assegurará as competências jurídicas internas bem como a ligação com os assessores jurídicos.

A área de Planeamento e Controlo irá assegurar o sistema de gestão de garantias do modelo Mobi.E, bem como a faturação e cobrança das tarifas EGME previstas no modelo de mobilidade elétrica. Para além disso, será responsável pelo tratamento de informação operacional e financeira que alimentem o MOBI.Data e a produção dos reportes externos obrigatórios, quer respeitem ou não à atividade regulada, bem como os reportes internos de apoio à gestão.

A área de Tecnologias de Informação e Comunicação assegurará a interoperabilidade dos diferentes sistemas de informação da MOBI.E e funciona como *helpdesk* interno dos sistemas de informação e comunicação da empresa.

A área de Comunicação será responsável pelas duas vertentes interna e externa com especial incidência em assegurar a divulgação pública de informação atualizada que é obrigatória no âmbito da atividade regulada, através dos diferentes canais, como o site da empresa, as redes sociais (LinkedIn e Facebook), Youtube e órgãos de comunicação social. Além disso, terá competências na organização de eventos com participação de elementos da MOBI.E e será responsável pela ligação com a agência de comunicação.

A área Financeira da empresa assegurará as funções Contabilísticas económica e financeira e de Tesouraria da empresa, bem como a faturação que não está relacionada diretamente com o Regulamento de Mobilidade Elétrica e assegura a ligação com a Contabilista Certificada.

Por sua vez, a nova área de Desenvolvimento de Produtos e Serviços irá acompanhar os contratos de adesão à rede Mobi.E de CEMEs, OPCs e DPCs, bem como promover o desenvolvimento de novos produtos e serviços no mercado doméstico e internacional que sustentem a rentabilidade da empresa e permitam reduzir os custos de carregamento na rede Mobi.E.

A nova área de Gestão de Rede irá concentrar toda a atividade com o funcionamento da nova Plataforma de Gestão da Rede que se prevê que entre em operação até ao final do primeiro trimestre de 2023.

N
A
B

2 PRESSUPOSTOS DE REFERÊNCIA

2.1 Diretrizes para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão

Os Instrumentos Previsionais de Gestão (“IPG”) da MOBIE, S.A., constituídos pelo Plano de Atividades e Orçamento e as Demonstrações Financeiras Previsionais para o triênio 2023–2025, foram preparados em observância das diretrizes definidas pelo acionista.

Nos termos do Regime Jurídico do Setor Empresarial do Estado, publicado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, as orientações específicas para a preparação dos IPG foram definidas pelo Despacho n.º 252/2022 – SET de 18 de agosto de 2022.

Como principais orientações destacam-se as seguintes, salientando-se que, no caso da MOBIE, S.A. o ano de referência a ser tomado para a elaboração dos planos anual e plurianual, nomeadamente para as estimativas de 2023, é o ano de 2022 e não o de 2019, pois regista um volume de negócios superior:

- i. Um crescimento do volume de negócios (vendas e serviços prestados) em linha com as necessidades das populações, promotor da competitividade das empresas e que melhore a eficiência da afetação dos recursos públicos. O planeamento das atividades deve privilegiar um modelo de desenvolvimento sustentado do negócio, com crescimento gradual, mas estável, ao longo do triênio. Neste sentido, são necessariamente objeto de rigorosa fundamentação as previsões de volume de negócios cujo crescimento for superior, em termos percentuais, à taxa de crescimento nominal do PIB;
- ii. Os gastos operacionais deverão evoluir face ao ano de referência a taxa percentual inferior à do volume de negócios, sem prejuízo no disposto no Decreto-Lei de Execução Orçamental;
- iii. O aumento da despesa de pessoal, com exceção da relativa aos corpos sociais e descontado o efeito do absentismo, não deverá ser percentualmente superior ao do volume de negócios, independentemente do disposto em instrumentos de regulação coletiva do trabalho ou regulamentos internos;
- iv. Os aumentos da despesa em FSE não deverão ser percentualmente superiores à taxa de crescimento do volume de negócios;
- v. O resultado operacional (medido pelo EBIT), líquido de provisões, imparidades e correções de justo valor deve melhorar em 2023 face a 2022 e sobre o ano anterior nos restantes anos do triênio;
- vi. O endividamento, líquido de investimento, deve diminuir em termos reais em relação a 2022;
- vii. A trajetória do rácio de “Dívida Financeira Líquida /EBITDA” deverá ser descendente (por Dívida Financeira Líquida, entende-se o valor do Endividamento reduzido das Disponibilidades).

2.2 Indicadores macroeconómicos

De acordo com o Despacho n.º 252/2022 – SET de 28 de agosto de 2022, os indicadores macroeconómicos considerados na elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão são os constantes do seguinte quadro. Para os anos 2024 e 2025 assumiu-se a manutenção dos indicadores de 2023.

Quadro 1 – Indicadores Macroeconómicos

PIB e Componentes da Despesa (em termos reais)*	em %			
	2020	2021	2022	2023
PIB¹	-8,4	4,9	6,5	1,9
Consumo Privado ²	-7,1	4,5	4,6	2,3
Consumo Público ²	0,4	4,1	1,2	1,3
Investimento ²	-2,7	6,4	6,5	5,2
Exportação de Bens e Serviços ²	-18,6	13,1	12,3	4,1
Importação de Bens e Serviços ²	-12,1	12,9	8,6	4,1
Evolução dos Preços				
IPC ¹	-0,1	0,9	6,8	3,6

* Preços constantes (2016)

¹ Previsão de Verão da Comissão Europeia

² Previsão de Primavera da Comissão Europeia

Fonte: Despacho nº 252/2022 SET e GPEAR1

2.3 Linhas diretoras do PAO 2023 – 2025

Seguindo as instruções do Governo, a MOBI.E, S.A. teve, até 2020, como principal atividade a criação da rede piloto de postos de carregamento para a Mobilidade Elétrica, assegurando transitoriamente o seu funcionamento e a criação das condições para a plena aplicação do regime de mercado previsto no enquadramento jurídico do setor, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua atual redação e demais legislação e regulamentação complementar.

Como resultado do processo de transição para a fase plena de mercado (concessão da rede piloto de postos de carregamento a operadores privados) e da transformação da estrutura organizacional, em 2020 a MOBI.E, S.A. teve necessidade de rever o seu posicionamento no mercado para responder melhor aos desafios que enfrenta nesta nova realidade. O posicionamento assenta, assim, em dois eixos de atuação:

1. Instrumento Público do Estado para o desenvolvimento de uma mobilidade sustentável.
2. Entidade Gestora da rede de Mobilidade Elétrica;

O desenvolvimento destes eixos prevê a concretização de quatro pilares de intervenção:

- **Empreendedor da mobilidade** – foca-se nas atribuições da MOBI.E, S.A. enquanto instrumento público promotor da mobilidade elétrica e que lhe conferem um papel empreendedor e visionário de “criação de mercado”. A empresa deve continuar a assegurar condições para que a rede nacional de mobilidade elétrica (rede Mobi.E) possa funcionar e continuar a crescer, garantindo a interoperabilidade do sistema.

- **Facilitador da Mobilidade Elétrica** – foca-se na atividade da MOBI.E, S.A. enquanto Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica que lhe atribui a incumbência de garantir o bom e eficaz funcionamento da rede Mobi.E. Tendo um papel central no ecossistema, a MOBI.E, S.A. está encarregue de prestar informação a todos os interessados e monitorizar os fluxos energéticos, de informação e financeiros, informação sem a qual o ecossistema não funciona.
- **Promotor da Mobilidade Elétrica** – uma atividade centrada nos dois eixos de atuação. A nível nacional, pretende dar a conhecer a infraestrutura de mobilidade elétrica e o seu funcionamento, mas também estimular uma maior consciencialização da população, educando-a para a mudança. A nível internacional, pretende que Portugal seja notado como um país pioneiro na mobilidade elétrica e na valorização do modelo português para a mobilidade elétrica, o modelo Mobi.E.
- **Entidade de Referência** – está focado em questões internas, nomeadamente na criação de condições organizacionais e de reforço do *know-how* para que a MOBI.E, S.A. possa desempenhar de forma autónoma e eficiente a sua missão, focando-se no *core* da atividade, e tornar-se uma entidade de referência ao nível do próprio modelo Mobi.E, garantindo ao mesmo tempo, a sua sustentabilidade económica e financeira com o desenvolvimento de novos negócios associados às funções *core*.

Enquanto EGME, destaca-se o ano de 2021 pelo início da cobrança da tarifa EGME prevista no Regulamento de Mobilidade Elétrica (Regulamento n.º 854/2019, de 4 de novembro, na sua atual redação), sendo a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (“ERSE”), dentro das suas competências, responsável pela definição dos parâmetros e das tarifas. Esta nova origem de rendimento para a atividade regulada contribuiu para uma alteração das fontes de financiamento da MOBI.E, S.A. associadas à sua atividade, que até então era suportada maioritariamente por subsídios à exploração.

Do ponto de vista de eficiência económico-financeira, o final de 2021 ficou marcado pelo sucesso alcançado, na sequência do plano traçado pelo Conselho de Administração em 2019, para garantir a autonomia económico-financeira da empresa num horizonte temporal de 3-4 anos, deixando a MOBI.E, desde 1 de janeiro de 2022, de ser Entidade Pública Reclassificada (“EPR”).

Enquanto instrumento público dinamizador de uma mobilidade mais sustentável, destaca-se a implementação de dois projetos pilotos no âmbito do Programa de Estabilização Económica e Social (“PEES”), nomeadamente, a instalação de 9 *Hubs* de carregamento nas principais cidades do país e de 12 PCURs nas capitais de distrito do interior, cuja conclusão deverá ocorrer até ao final de 2022.

Adicionalmente, encontra-se em curso o desenvolvimento da nova Plataforma de Gestão da rede Mobi.E, projeto inserido no âmbito do Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos (“PO SEUR”), cuja conclusão se estima para o final do 1º trimestre de 2023.

O ano de 2022 está, assim, a ser fortemente marcado pelo investimento no desenvolvimento nesta nova plataforma, essencial para a modernização da gestão da rede Mobi.E, aumentando a fiabilidade do funcionamento da rede e permitindo à MOBI.E, S.A. cumprir de uma forma mais autónoma com as suas funções enquanto EGME.

Concluído esse projeto, a MOBI.E espera arrancar durante o último trimestre de 2023 com um novo projeto digital que visa a criação de um Balcão Único Virtual da Mobilidade Elétrica, um projeto Simplex, que devido à sua complexidade será um objetivo para o triénio, fulcral para a simplificação de procedimentos e aumento da eficiência do mercado de mobilidade elétrica.

Seguindo as orientações da tutela setorial, a MOBI.E tem em curso um concurso público internacional para a elaboração de um grande estudo sobre mobilidade sustentável, de forma a preparar e planear o processo de adaptação do país ao novo Regulamento Europeu relativo à criação de uma infraestrutura de combustíveis alternativos (AFIR). A adjudicação irá ocorrer durante o último trimestre de 2022 devendo o estudo estar concluído até ao final do 1º trimestre de 2023. No âmbito do Caderno de Encargos o estudo tem obrigatoriamente, no mínimo, de abordar as seguintes áreas: i) Caracterização do setor; ii) Evolução do setor; iii) Impactos do novo regulamento europeu; iv) Sistema de contabilização de créditos de carbono; v) Desenvolvimento de infraestrutura para outros combustíveis alternativos, designadamente, hidrogénio. Estando ainda previstas duas atualizações em cada um dos anos seguintes.

Pelo que as conclusões deste grande estudo irão também marcar e influenciar a atividade da MOBI.E ao longo do triénio, ou seja, pela necessidade de a empresa continuar o processo de adaptação contínua a uma realidade em franco desenvolvimento e aceleração como é a mobilidade sustentável.

Neste sentido e de forma a poder dar seguimento às orientações do acionista salientam-se pela sua relevância os seguintes fatores:

- Necessidade de ganhar competências em novas fontes de energia para a mobilidade sustentável, tendo como principal prioridade, o hidrogénio;
- Necessidade de criar as condições que permitam uma adaptação tranquila ao novo regulamento do parlamento europeu e do conselho relativo à criação de uma infraestrutura para combustíveis alternativos que se encontra em fase final de aprovação e que irá revogar a Diretiva 2014/94/EU do Parlamento Europeu e do Conselho, neste âmbito ganha particular importância, a criação de uma infraestrutura de carregamento para viaturas pesadas, a interoperabilidade das redes dos diferentes Estados que constituem a União Europeia e o planeamento de uma infraestrutura de abastecimento a hidrogénio;
- Necessidade de internacionalizar a sua atividade como forma de manter atualizado o seu *know-how* com as melhores práticas internacionais de uma realidade em permanente e rápido desenvolvimento como é a mobilidade sustentável e também como forma de criação de valor através do desenvolvimento de novos produtos e serviços que permitam garantir a viabilidade económica e financeira da empresa, bem como procurar reduzir o custo de carregamento da rede de mobilidade elétrica nacional.

Toda esta transformação terá de ser desenvolvida num clima internacional de incerteza que ainda não recuperou totalmente de uma pandemia e se viu assolado por uma guerra com fortes consequências no curto prazo no abastecimento energético da Europa e que é suscetível de potenciar a aceleração da transição energética e da transição digital que são os dois principais objetivos definidos pela União Europeia para serem prosseguidos nas próximas décadas:

- Portugal foi dos primeiros países a comprometer-se com as metas de neutralidade carbónica definidas na Cimeira do Clima (COP 21) realizada no final de 2015 ao assinar o Acordo de Paris;
- Em 2020, o Governo aprovou o Plano Nacional de Energia e Clima (PNEC 2030) estabelecendo metas intercalares, de forma a garantir que Portugal atinge o objetivo de descarbonização em 2050;
- Em 2021, foi aprovado pela Comissão Europeia, o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), um plano extraordinário financiado pela União Europeia destinado a acelerar a recuperação económica e social e promover uma transformação resiliente e justa, colocando Portugal no caminho da dupla transição energética e digital;
- Já em 2022, o Parlamento Europeu aprovou o fim da comercialização de veículos a combustão interna na União Europeia a partir de 2035.

Neste contexto, atendendo à missão da MOBI.E de atuar como instrumento público para o desenvolvimento da mobilidade sustentável, os seus objetivos estratégicos estão intrinsecamente ligados em ajudar o País a cumprir os compromissos com a União Europeia, nomeadamente atingir os 15.000 pontos de carregamento no final de 2025, reduzir em 55% as emissões de gases de efeito de estufa relativamente a 1990, o fim da comercialização de automóveis de combustão interna em 2035 e atingir a neutralidade carbónica em 2050.

Assim, o desenvolvimento do PAO obedeceu às seguintes linhas diretoras:

- Evolução da mobilidade sustentável em Portugal de forma a cumprir os diferentes objetivos definidos pelo Governo e União Europeia, com foco na transição energética e tecnológica;
- Assegurar um modelo de negócio que garanta a viabilidade económica da empresa, numa fase de crescimento do mercado da mobilidade elétrica, assegurando a otimização do desempenho e garantindo eficiência operacional; e
- Assumir as competências alargadas em termos de mobilidade sustentável, passando a incluir também uma nova fonte de energia alternativa como o hidrogénio, conforme determinado pelo acionista.

3 ESTRATÉGIA E OBJETIVOS

3.1 Objetivos estratégicos

Procurando responder ativamente ao Programa de Governo que prevê manter a aposta na Mobilidade Elétrica através de um conjunto de medidas que visam facilitar a transição, a MOBI.E, S.A., enquanto empresa do Setor Empresarial de Estado (“SEE”) e EGME, tem definidos os seguintes objetivos estratégicos:

1. Garantir a existência de uma rede de Mobilidade Elétrica em Portugal em pleno funcionamento, assegurando a integração de todos os pontos de carregamentos existentes, a interoperabilidade das várias propostas do mercado, fomentando a concorrência e a livre escolha dos utilizadores de veículos elétricos;
2. Promover a Mobilidade Elétrica em Portugal, criando condições para uma maior adoção de veículos elétricos;

3. Monitorizar o funcionamento da rede de Mobilidade Elétrica e respetivo impacto no país, disponibilizando a respetiva informação a todos os interessados;
4. Garantir a integração da rede de Mobilidade Elétrica nacional nas várias redes e iniciativas internacionais, assegurando a interoperabilidade do sistema nacional e o acesso dos utilizadores nacionais às diversas redes internacionais, nomeadamente às europeias;
5. Contribuir para a criação de uma rede de abastecimento de veículos com fontes alternativas limpas, nomeadamente, o hidrogénio;
6. Prestar um serviço de qualidade garantindo os mais elevados padrões de eficiência;
7. Reforçar o papel da empresa enquanto instrumento público para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

3.2 Estratégia para o triénio 2023-2025

Procurando acompanhar a evolução do processo de desenvolvimento da mobilidade sustentável em Portugal, a estratégia da empresa para o próximo triénio torna-se mais abrangente de forma a adaptar-se à complexidade dos novos desafios, duplicando os eixos principais:



Figura 3 – Eixos Estratégicos

3.2.1 Eixo 1 – Sustentabilidade

A sustentabilidade é a capacidade de satisfazer as necessidades presentes sem comprometer a satisfação das futuras. Torna-se, assim, natural que a MOBI.E assumisse esta característica como um eixo estratégico fundamental nas suas três dimensões – ambiental, social e de *governance*.

- Criar valor a médio e longo prazos;
- Criar benefícios sociais e ambientais para os seus *stakeholders*;

- Participar ativamente no processo de transformação energética da mobilidade;
- Privilegiar a digitalização como forma de simplificação dos processos e desenvolvimento de procedimentos.

3.2.2 Eixo 2 – Mobilidade

A fase de consolidação do mercado da mobilidade elétrica comporta relevantes desafios como forma de garantir um ritmo de crescimento acelerado com vista a prosseguir os compromissos intermédios de descarbonização assumidos pelo Governo até se atingir a neutralidade carbónica em 2050. Estes desafios passam por canalizar os esforços da MOBI.E no sentido de uma maior integração da sua atividade no setor da mobilidade, sobretudo, ao nível do planeamento e exploração da infraestrutura de carregamento, deixando ao setor energético a produção das fontes de energia que se pretendem cada vez mais verdes e a segurança das instalações.

- Ser um agente facilitador do desenvolvimento da rede Mobi.E;
- Promover a integração modal e tarifária da mobilidade elétrica nas políticas de mobilidade geral;
- Promover o crescimento da infraestrutura de carregamento de acordo com os planos de mobilidade previstos para cada território, de forma a assegurar o contributo da mobilidade elétrica para a coesão territorial;
- Prosseguir, em conjunto com as outras entidades, a simplificação e harmonização de regras e regulamentos que acelerem os processos de instalação dos postos de carregamento para a mobilidade elétrica;
- Criar o Balcão Único Virtual para a Mobilidade Elétrica.

3.2.3 Eixo 3 – Diversificação

A diversificação assume-se como um eixo estratégico como forma de potenciar o crescimento da mobilidade sustentável e da empresa. No primeiro caso, a diversificação de fontes de energia sustentáveis para alimentar os veículos e as infraestruturas de carregamento tem vindo a ser uma tendência, designadamente, o hidrogénio no caso dos veículos e a produção própria no caso das infraestruturas de carregamento, cujos desenvolvimentos a MOBI.E deve acompanhar e incorporar nas suas valências. No segundo caso, a diversificação de negócios torna-se cada vez mais fundamental para garantir a sustentabilidade económica e a autonomia financeira da empresa, atendendo às limitações de receitas impostas pela atividade regulada.

- Desenvolver capacidades internas no domínio do hidrogénio aplicado à mobilidade;
- Promover o desenvolvimento de uma infraestrutura de carregamento elétrico para veículos pesados;
- Participar ativamente nos processos que permitam promover a aplicação do autoconsumo ao abastecimento da infraestrutura de carregamento público;
- Definir um sistema de créditos de carbono aplicados à utilização de infraestruturas de combustíveis alternativos;
- Explorar a possibilidade de integração de outros modos de mobilidade sustentável na rede Mobi.E;

- Desenvolver novos negócios que permitam aproveitar a capacidade instalada disponível, diversificar e aumentar as receitas da empresa e reduzir os custos de carregamento para os utilizadores de veículos elétricos na rede Mobi.E.

3.2.4 Eixo 4 – Internacionalização

A Comissão Europeia prepara-se para aprovar um Regulamento Europeu para a criação de uma infraestrutura de combustíveis alternativos onde a integração das diversas redes de carregamento europeias é um dos pilares fundamentais. Por sua vez, as características da rede Mobi.E são uma vantagem competitiva no processo de integração uma vez que é a única que funciona como um *roaming* doméstico que permite ligar as infraestruturas dos diferentes OPCs, pelo que a internacionalização da MOBI.E irá permitir reforçar o posicionamento de Portugal como pioneiro da mobilidade elétrica, diversificar os seus negócios e ajudar a reduzir o custo de carregamento na rede Mobi.E, ao mesmo tempo que permite manter-se atualizado sobre as permanentes evoluções tecnológicas que estão a surgir num setor em franco desenvolvimento e grande expansão.

- Procurar ativamente soluções que permitam tornar a rede Mobi.E interoperável com outras redes internacionais;
- Integrar fóruns de discussão internacional sobre mobilidade sustentável;
- Estabelecer parcerias que permitam atrair operadores internacionais para Portugal e apoiar a internacionalização de agentes privados nacionais, bem como desenvolver atividade internacional nas áreas de domínio da empresa como forma de criar valor e reduzir o custo doméstico dos carregamentos na rede Mobi.E.

3.2.5 Eixo 5– Qualidade

Numa fase de consolidação, a prestação de um serviço de qualidade mantém-se como fundamental para garantir o sucesso e crescimento da rede Mobi.E, sendo um fator decisivo para manter os ritmos de crescimento projetados.

- Prestar em tempo útil informação fidedigna e adequada a todos os agentes;
- Exercer com isenção e equidade as funções de EGME;
- Garantir o cumprimento das condições do contrato de adesão dos CEME e OPC à rede Mobi.E;
- Zelar pelo cumprimento das obrigações dos CEME e OPC enquanto aderentes à rede Mobi.E de forma a garantir que prestam aos utilizadores de veículos elétricos o melhor serviço possível;
- Tornar a marca Mobi.E um modelo de referência;
- Assegurar o funcionamento adequado da nova Plataforma de Gestão da rede Mobi.E;
- Criar valor a partir da qualidade da informação produzida.

3.2.6 Eixo 6– Eficiência

As empresas do SEE, pelo facto de utilizarem recursos públicos, devem pautar a sua conduta por princípios de ética, transparência e eficiência. Estes recursos públicos são escassos pelo que é fundamental serem geridos de forma a garantir que a sua utilização permite prestar à comunidade os melhores serviços possíveis privilegiando o interesse público.

- Gerir com eficiência os recursos públicos que são colocados à sua disposição;
- Criar uma estrutura organizacional adequada para as funções que presta, autonomizando as tarefas críticas inerentes à sua atividade, assegurando de forma independente a execução atempada das tarefas de planeamento e controlo;
- Adotar medidas de contenção e controlo de gastos tendo em vista o incremento do nível de eficiência operacional;
- Garantir a qualificação dos seus Recursos Humanos;
- Desempenhar as funções de EGME com competência e de forma transparente, promovendo o tratamento equitativo a todos os *stakeholders*;
- Desenvolver novos negócios que lhe permitam rentabilizar o seu *know-how* e criar mais valor.

4 PLANO DE INVESTIMENTOS

Para a realização dos investimentos previstos na RCM nº 41/2020, de 6 de junho, a MOBI.E e o Fundo Ambiental estabeleceram, em setembro de 2020, um Protocolo que prevê o financiamento por aquele Fundo de € 3 milhões, tendo nesse mesmo mês o sr. Ministro do Ambiente e da Ação Climática e a sra. Secretária de Estado do Orçamento aprovado a Portaria de Extensão de Encargos que permitia a repartição e transição de saldos para estes investimentos entre os anos de 2020 e 2021.

Com base nesta autorização, a MOBI.E lançou os procedimentos de contratação pública relativos aos projetos de (i) 9 *Hubs* em outros tantos municípios, constituídos, cada um, por 9 postos de carregamento de diferentes potências: 1 Posto de Carregamento Ultrarrápido (“PCUR”) (150 kW), 3 Postos de Carregamento Rápido (“PCR”) (50 kW) e 5 Postos de Carregamento Normal (“PCN”) (22 kW) e (ii) 12 PCURs em 12 municípios diferentes, criando, assim, uma rede piloto de carregamento ultrarrápido disseminada por todo o continente. O Fundo Ambiental procedeu à transferência da 1ª tranche do financiamento durante o último trimestre de 2020 e a 2ª tranche em 2021.

O primeiro PCUR, instalado em Castelo Branco, foi inaugurado no 2º trimestre de 2021 e durante o 2º trimestre de 2022 entraram em operação os PCURs de Beja, Portalegre e Santarém, existindo alguma morosidade inerente aos processos de licenciamento, de ligação à rede elétrica nacional e à certificação das instalações dos restantes. Relativamente aos *Hubs*, à data, estão em operação Leiria (ainda de forma limitada), Guimarães, Loures e Loulé. Em termos de infraestrutura e de equipamentos, no final do 1º semestre, à exceção de Matosinhos, todos os *Hubs* se encontravam concluídos, com ramal de média tensão construído (exceto Leiria) e a aguardar somente certificação. À semelhança do projeto dos PCURs, também este projeto sofreu constrangimentos decorrentes das crises nas cadeias de abastecimento, mas, até ao final de 2022, todos os PCURs e *Hubs* estarão em funcionamento.

Tendo em vista a continuidade da estratégia de promoção do reforço da rede de carregamento de acesso público, para o triénio 2023–2025 está ainda previsto o investimento anual de € 200.000 na infraestrutura de carregamento de acordo com as necessidades que venham a ser identificadas no estudo e a respetiva concessão da exploração.

No que respeita à nova Plataforma de Gestão da rede Mobi.E, investimento PO SEUR incorporado na reprogramação física e financeira dos projetos relativos à instalação da rede piloto, o contrato decorrente do concurso público internacional foi outorgado em janeiro de 2022 e deu-se início aos trabalhos de desenvolvimento e implementação da plataforma de gestão de rede Mobi.E, a decorrer em linha com o previsto, estando a sua conclusão prevista para o final do 1º trimestre de 2023.

No que se refere aos projetos de investimento em postos de carregamento da Rede Piloto, a conclusão do mesmo transitou para 2022, tendo a MOBI.E procedido, durante o 1º semestre, à liquidação da última tranche, isto é, 10% do contrato relativo ao fornecimento e instalação de 202 postos de carregamento normal de veículos elétricos, e à liquidação das duas primeiras parcelas do contrato da nova plataforma de gestão de rede, ambos cofinanciados pelo PO SEUR.

Adicionalmente, ao abrigo do Programa Simplex do Governo, pretende-se, ainda, desenvolver o Balcão Único Virtual da Mobilidade Elétrica que consiste na criação de uma plataforma eletrónica que permita concentrar todos os serviços relacionados com a Mobilidade Elétrica em Portugal e a rede Mobi.E. Esta plataforma deverá constituir-se como um balcão único virtual para a Mobilidade Elétrica, onde todas as partes envolvidas (tais como, Autoridades, CEME, OPC, Utilizadores de Veículos Elétricos (“UVE”), entre outros) poderão interagir. Atendendo à complexidade e ao envolvimento de diversas entidades, o projeto deverá arrancar no último trimestre de 2023 e desenvolver-se-á ao longo do triénio, estando a MOBI.E a procurar cofinanciamento para este investimento. Uma vez que este cofinanciamento não está garantido, a MOBI.E considerou para efeitos das projeções que este investimento se realizará exclusivamente com fundos próprios.

A Comunicação assume uma relevância estratégica para a MOBI.E, atendendo a que a mesma é fundamental para assegurar a credibilidade de todo o processo de transição energética para a mobilidade sustentável, bem como contribuir para posicionar a MOBI.E como uma entidade de referência no processo. Desta forma, a MOBI.E irá durante o próximo ano desenvolver dois simuladores digitais que permitam ajudar a população a esclarecer duas das maiores questões que se encontram em aberto: i) como escolher o veículo mais adequado às suas necessidades; ii) quanto custa em média carregar um veículo elétrico na Rede Mobi.E?

Os restantes investimentos não são significativos e resumem-se à reposição de material que se vá degradando pelo seu uso normal, aquisição de equipamento informático para os novos quadros previstos e também, algumas adaptações nas instalações para acolhimento de mais Recursos humanos. No caso dos ativos intangíveis, a vários *softwares* para melhoria de produtividade e eficiência interna que se pretendem utilizar na gestão da empresa, tais como gestão documental, sistema de gestão de pedidos, *software* de gestão de imagem, entre outros afins.



Quadro 2 – Plano de Investimentos

Investimentos	Unid €							Δ 23/22
	2019	2020	2021	2022 E	2023 P	2024 P	2025 P	
Ativos Tangíveis	705 312	1 410 007	1 658 908	1 320 938	227 500	205 500	205 500	-82,8%
Edifícios e outras Construções	0	309 793	24 421	6 063	0	0	0	-100,0%
Equipamento Básico	700 206	1 008 343	1 582 650	1 310 699	200 000	200 000	200 000	-84,7%
Postos Carregamento (POSEUR)	632 941	787 473	239 285	119 643	0	0	0	-100,0%
Postos Carregamento (Outros)	67 266	220 869	1 343 365	1 191 057	200 000	200 000	200 000	-83,2%
Equipamento Administrativo e outros	5 106	91 872	51 836	4 176	27 500	5 500	5 500	558,5%
Mobiliário e Outros Equipamentos	0	68 630	15 449	2 176	1 500	500	500	-31,1%
Equipamento Informático	5 106	23 242	36 388	2 000	26 000	5 000	5 000	1200,0%
Ativos Intangíveis	0	103 331	55 135	763 616	511 600	451 500	450 000	-33,0%
Novo Site	0	66 940	0	0	0	0	0	-
Nova Plataforma de Gestão de Rede	0	17 999	0	553 900	158 100	0	0	-71,5%
Outros Ativos Intangíveis	0	18 392	55 135	209 716	153 500	51 500	50 000	-26,8%
Balcão Único Virtual	0	0	0	0	200 000	400 000	400 000	-
Total	705 312	1 513 338	1 714 043	2 084 555	739 100	657 000	655 500	-64,5%

No Anexo 1, encontram-se as fichas dos projetos mais relevantes.

À exceção do Balcão Único Virtual, os investimentos mais relevantes em curso, nomeadamente os Hubs/PCURs e a Nova Plataforma, foram determinados no âmbito das medidas do Governo relativas ao PEES, sendo as principais fontes de financiamento, o Fundo Ambiental e o PO SEUR, respetivamente.

A empresa dispõe, ainda, de uma importante reserva de fundos próprios gerados em anos anteriores que lhe permite cobrir as necessidades provenientes deste plano de investimentos.

Quadro 3 – Fontes de Financiamento do Plano de Investimentos

Fontes de Financiamento	Unid €							Δ 23/22
	2019	2020	2021	2022 E	2023 P	2024 P	2025 P	
Investimentos c/IVA	867 534	1 794 719	2 108 272	2 564 002	909 093	808 110	806 265	-64,5%
Fontes de Financiamento	867 534	1 794 719	2 108 272	2 564 002	909 093	808 110	806 265	-64,5%
PO SEUR	560 472	603 711	239 285	572 511	134 385	0	0	-76,5%
Fundo Ambiental	307 063	504 002	1 646 425	1 353 575	0	0	0	-100,0%
Fundos Próprios	0	687 006	222 562	637 916	774 708	808 110	806 265	21,4%

5 PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2023-2025

5.1 Situação Atual da Rede Mobi.E

Portugal foi um dos primeiros países a apostar, de forma contínua e coerente, numa política de promoção da mobilidade elétrica, tirando partido do mix energético nacional, maioritariamente assente em fontes renováveis de energia.

Handwritten signature/initials

Em 2010, iniciou o seu projeto de mobilidade elétrica, com a criação de uma rede piloto em 25 dos maiores municípios e a aprovação de um regime jurídico da mobilidade elétrica, talvez ainda único no mundo, que visava promover a adoção do veículo elétrico e criava as regras para o desenvolvimento das atividades do setor.

Este enquadramento criou um modelo interoperável, no qual todos os utilizadores têm acesso a partir de um único meio (cartão ou app) a todos os postos de acesso público do país. Ou seja, todos os postos de acesso público, independentemente do seu Operador (OPC) terão de ser interoperáveis e estar obrigatoriamente ligados a uma mesma rede (Rede MOBI.E), que permita a sua utilização por qualquer utilizador a partir de um único meio de acesso (cartão ou app) fornecido por um Comercializador de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME), com o qual o utilizador estabeleceu um contrato.

A MOBI.E iniciou a sua atividade em 2015, com o objetivo de recuperar e expandir a todos os municípios uma rede piloto inicial, bem como a criação das condições para a abertura de um mercado concorrencial de mobilidade elétrica.

A MOBI.E tem vindo, desde novembro de 2018, a transferir competências de comercialização de energia e exploração dos pontos de carregamento para o setor privado, tendo em junho de 2020 concessionado toda a rede piloto a OPCs licenciados e a 1 de julho de 2020 garantido o início da fase plena de mercado da mobilidade elétrica em Portugal.

Atualmente, a expansão da rede é assegurada, prioritariamente, pelos Municípios e pelos OPCs, estando a MOBI.E, S.A. centrada na gestão da informação associada à rede, garantindo a credibilização do sistema e das transações realizadas. No entanto, sempre que se justifica, a MOBI.E mantém a sua intervenção na rede, através de projetos piloto de instalação de postos de carregamento ou cobrindo necessidades que o setor local ou o setor privado não demonstrem apetência, servindo assim de catalisador e dinamizador do mercado de mobilidade elétrica.

Neste âmbito, e como se referiu, a MOBI.E está a finalizar dois projetos pilotos inseridos no Programa de Estabilização Económica e Social promovido pelo Governo que visam instalar 9 Hubs de postos de carregamento em nove cidades portuguesas de maior dimensão, constituídos por um posto ultrarrápido, 3 postos rápidos e 5 postos semirrápidos e um segundo projeto de instalação de 12 postos de carregamento ultrarrápido em cidades do interior do país. O investimento global destes dois pilotos supera os € 3 Milhões e são financiados pelo Fundo Ambiental até 3 Milhões e o restante por Fundos Próprios da MOBI.E.

Em resumo, a transição para a mobilidade elétrica tem tido um forte impulso público, quer na garantia de uma infraestrutura de carregamento, quer no apoio que foi dado através do Fundo Ambiental à aquisição de viaturas, procurando dinamizar a transição para uma mobilidade mais sustentada através de intervenções pontuais e cirúrgicas, sempre que se identificam necessidades que ainda não são atrativas para o setor privado.

Como resultado da operacionalização desta estratégia, a rede pública de postos de carregamento de veículos elétricos – rede Mobi.E – tem vindo a registar um crescimento assinalável desde o seu início, o qual tem vindo a ser intensificado desde que se deu início à fase plena de mercado, apesar do contexto pandémico em que vivemos desde então.

Portugal tem uma rede de carregamento de veículos elétricos composta por postos de carregamento de acesso público e de acesso privado, a qual se espera que continue a crescer de acordo com os valores apresentados no quadro seguinte.

Quadro 4 – Evolução da rede Mobi.E

	Unid.						Δ	
	2020	2021	2022 E	2023 P	2024 P	2025 P	23/22	
Pontos de carregamento	3 076	4 888	6 052	8 086	12 000	19 000	2 034	33,6%
Postos de carregamento	1 417	2 360	3 026	4 083	6 153	8 896	1 057	34,9%
Postos de Carregamento - Normal	1159	1 793	2 209	2 859	4 123	5 234	650	29,4%
Postos de Carregamento - Rápido	257	502	666	939	1 538	2 771	273	41,0%
Postos de Carregamento - Ultrarrápido	1	65	151	285	492	891	134	88,7%

A evolução da rede está muito condicionada pelos objetivos ambiciosos que foram traçados pelo Governo português e, no futuro, pelo novo regulamento europeu do setor, que se espera que possa vir a ser aprovado no decorrer do próximo ano. Portugal tem o objetivo, definido no seu Programa de Recuperação e Resiliência (PRR), de disponibilizar 15.000 pontos de carregamento de acesso público em 2025, aos quais se estima que possam ser adicionados cerca de 4.000 pontos de acesso privado, ligados à rede Mobi.E.

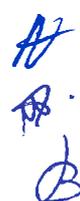
A rede tem registado, em 2022, uma média de 23 postos de carregamento instalados por semana, e a MOBI.E prevê um crescimento considerável dos postos de carregamento rápido e ultrarrápido, mas também dos postos normais (incluindo os semirrápidos, até 22 kW), a serem instalados em locais onde os veículos permanecem estacionados por mais tempo, o que garante um carregamento com menor impacto no rendimento e eficiência das baterias dos veículos, mas também na rede elétrica nacional.

Em termos de cobertura geográfica, a MOBI.E assegurou, já em 2022, que a rede Mobi.E está presente na totalidade dos municípios do Continente e nas duas regiões autónomas, estando agora focada em aumentar a potência disponível em cada Município, para permitir a circulação dos utilizadores por todo o país, de forma mais cómoda.

Quadro 5 – Evolução da cobertura geográfica da Rede Mobi.E

	Unid.						Δ	
	2020	2021	2022 E	2023 P	2024 P	2025 P	23/22	
Nº de Municípios	240	302	308	308	308	308	0	0,0%
Nº de Utilizadores	39 592	58 549	65 000	70 000	80 000	90 000	5 000	7,7%

A utilização da rede Mobi.E tem registado crescimentos muito significativos, desde o início do seu funcionamento, sendo que os valores têm vindo a aumentar de forma mais acentuada ao longo dos últimos anos. O ano de 2020 ficou marcado pela pandemia, e pelas medidas de restrição da circulação que estiveram em vigor, que originaram um abrandamento do ritmo de crescimento da utilização da rede.



A rede Mobi.E registou, em 2021, 1,46 milhões de carregamentos (mais 56% que em 2020) e um consumo de 18,5 GWh de energia (um aumento de 75% face a 2020). O aumento verificado contrasta com os valores do ano anterior, em que a rede tinha crescido 5% no número de carregamentos e 9% no consumo de energia.

As perspetivas para 2022 são já de um crescimento mais significativo dado que, desde março de 2021, a rede Mobi.E tem vindo a bater, todos os meses, o *record* de número de carregamentos e de energia consumida na rede. Em 2022, até ao final de agosto, foram realizados 1,62 milhões de carregamentos, dos quais 1,53 milhões (+67% face ao período homólogo) na rede pública e tinham já sido consumidos mais de 23,4 GWh de energia, dos quais 22 GWh (+95% face ao período homólogo), na rede de acesso público.

5.2 Perspetivas futuras para a evolução da Rede Mobi.E

Segundo as estimativas da MOBI.E, com base nos dados da ACAP, AT e IMT, Portugal tem pouco mais de 100.000 veículos elétricos a circular. Ao longo de 2022, as vendas têm vindo a aumentar face aos meses homólogos e no total de vendas, os veículos elétricos têm vindo a representar cerca de 20% todos os meses, sendo esse valor, nos últimos meses, consistentemente superior às vendas de veículos a diesel.

O setor automóvel está a passar por um processo de transformação significativo, muito influenciado pela política europeia de combate às alterações climáticas. A regulamentação europeia impôs aos construtores de automóveis, para os próximos anos, fortes limites em matéria de emissões poluentes. De forma a cumprirem estas metas, os construtores de automóveis serão obrigados a aumentar a produção de veículos elétricos e, naturalmente, a disponibilidade de opções (modelos e marcas) desta gama aumentará, provocando uma expectável redução do preço destes veículos.

Acresce que a União Europeia aprovou o fim da comercialização de veículos a combustão interna em 2035, o que irá acelerar todo o processo de alteração para a mobilidade elétrica.

O contexto pandémico que atravessámos trouxe, igualmente, um desafio enorme aos construtores de veículos elétricos, dada a falta de componentes eletrónicos, o que originou o atraso e a dilatação significava dos prazos de entrega de veículos. A atual guerra na Ucrânia obrigou também a alterações nas cadeias de abastecimento e aumentou a incerteza quanto à disponibilidade e custos associados às matérias-primas e aos componentes automóveis.

Mesmo neste contexto, como vimos, a mobilidade elétrica em Portugal tem mantido uma tendência de crescimento acentuada, o que prevemos que venha a ser intensificado no futuro próximo, em especial se os condicionalismos indicados forem ultrapassados.

Isto porque, a mobilidade elétrica é já uma certeza, é uma tecnologia que permite a redução efetiva da emissão dos gases de efeito de estufa, essencial para atingirmos a neutralidade carbónica em 2050; que está em permanente evolução, na autonomia dos veículos, na capacidade da infraestrutura de carregamento, no processo de reciclagem dos seus componentes; mas também, porque implica menores custos de manutenção e de utilização.

Portugal foi o primeiro País a comprometer-se com o objetivo de alcançar neutralidade carbónica até 2050 e com o objetivo intermédio de, pelo menos, 55% de redução líquida das emissões de gases com efeito de estufa até 2030. Com estes objetivos, Portugal deverá continuar a promover um conjunto de apoios e incentivos que permitam, em cada momento, dinamizar o setor.

A União Europeia tem vindo a discutir e é expectável que aprove, em 2023, um novo Regulamento (AFIR) que visa promover uma infraestrutura de combustíveis alternativos na Europa, na qual, a infraestrutura de carregamento de veículos elétricos terá um papel central, mas onde se promoverá, igualmente, uma infraestrutura de abastecimento de veículos a hidrogénio. O novo regulamento virá impor metas para as redes de carregamento nacionais, como forma de assegurar uma mobilidade mais sustentável.

A rede de carregamento de veículos elétricos (rede Mobi.E) tem vindo a acompanhar o crescimento das vendas de veículos elétricos e a dar resposta às necessidades dos utilizadores. Em setembro de 2022, a rede Mobi.E disponibilizava 143 MW de potência, o que representa um valor 65% acima da meta que deverá ser imposta pelo novo regulamento. A rede nacional tem vindo, ainda, a ser classificada como uma das 4 melhores da Europa em alguns estudos internacionais¹, pelo que a MOBI.E irá continuar o seu trabalho para assegurar que Portugal se manterá nos primeiros lugares, muito acima das metas.

Em relação à infraestrutura de carregamento de veículos elétricos, a proposta de Regulamento vem também ao encontro de muitas das preocupações nacionais, vertidas no modelo e no regime jurídico nacional, vigente desde 2010. Em especial, a preocupação com o utilizador e a garantia de um serviço simples e ao menor custo possível; a criação de uma rede sólida, abrangente e capilar, que permita a circulação por todo o território; a interoperabilidade entre os diversos prestadores de serviços, garantindo o acesso a um cada vez maior número de postos de carregamento; a existência de mecanismos que permitam pagamentos de forma simplificada e a possibilidade de carregamentos sem o estabelecimento de contrato (ou *ad-hoc*) e uma aposta na concorrência.

A rede MOBI.E, garantindo o *roaming* entre todas as redes que operam em Portugal, na qual estão integrados, até ao momento, 26 Comercializadores de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME) e 73 Operadores de Pontos de Carregamento (OPC), fomenta a concorrência entre os OPC e os CEME e garante a melhor experiência ao utilizador.

O modelo de mobilidade elétrica desenvolvido por Portugal permite, ainda, a disponibilização de um conjunto alargado de informação credível e fidedigna para os utilizadores de veículos elétricos, operadores de mercado e entidades públicas, cumprindo outras das orientações do novo regulamento europeu. A MOBI.E disponibiliza ao público em geral um mapa com o estado de toda a rede em tempo real, bem como o tarifário praticado em todos os postos de carregamento.

Em abril de 2022, a MOBI.E lançou no seu site o portal MOBI.Data com informação em tempo real sobre a localização, disponibilidade e características dos postos que integram a rede, assim como dados históricos relativos à utilização da rede Mobi.E, abrindo ainda mais o acesso da informação, à sociedade civil.

¹ Por exemplo, estudo da ACEA sobre o número de postos de carregamento por 100km de estradas e estudo da USWITCH sobre as redes de carregamento nas capitais europeias

É, portanto, num cenário de crescimento acentuado e de transformação que se prevê que a atividade da MOBI.E, S.A. continue a evoluir durante os anos mais próximos. A solidez financeira acumulada pela empresa durante os últimos anos permite-lhe ter confiança e capacidade própria para ultrapassar algumas contingências que possam aparecer, devendo funcionar como ferramenta ativa de criação de valor e de promoção da transição energética na área da mobilidade.

5.3 Atividade da MOBI.E, S.A.

Conforme referido anteriormente, a MOBI.E, S.A. enquanto empresa pública nasceu em 2015 e a sua atividade tem-se centrado principalmente na criação das fundações da rede Mobi.E, tendo o modelo regulamentar vindo a funcionar numa forma transitória até 2020.

Como resultado do processo de transição para a fase plena de mercado e da transformação da estrutura organizacional, em 2020 a MOBI.E, S.A. teve necessidade de rever o seu posicionamento no mercado para responder melhor aos desafios que tem pela frente nesta nova realidade.

O posicionamento assenta em dois eixos de atuação, como:

- Instrumento Público do Estado para o desenvolvimento de uma mobilidade sustentável.
- Entidade Gestora da rede de Mobilidade Elétrica;

5.3.1 Obrigações decorrentes do Regulamento de Mobilidade Elétrica

Torna-se, assim, muito relevante perceber as obrigações regulamentares impostas à MOBI.E, S.A. enquanto EGME. Em termos esquemáticos, a figura seguinte representa o modelo de funcionamento definido para a mobilidade elétrica.

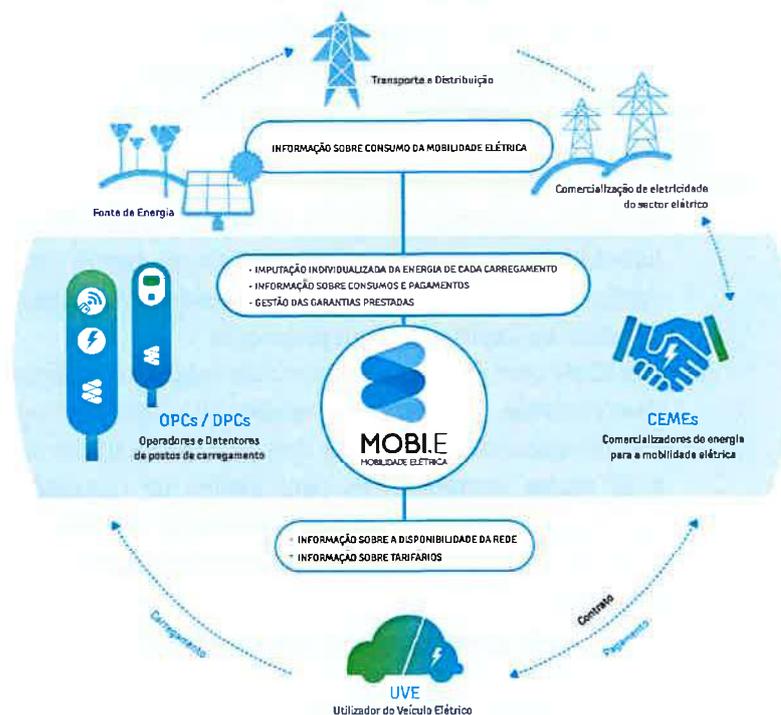


Figura 4 – Modelo de funcionamento da Mobilidade Elétrica

As principais obrigações impostas pelo RME à MOBI.E, S.A. enquanto EGME estão previstas no art.º 10º, 26º e seguintes, 72º e seguintes, 80º e seguintes e art.º 95º, e consistem, designadamente:

- Na imputação individualizada da energia de cada carregamento ao CEME aplicável, e ao Comercializador do Setor Elétrico (“CSE”), respetivo, se for o caso;
- Que, em cada carregamento realizado, o aprovisionamento de energia pelo CEME está assegurado de forma inequívoca;
- Que os sistemas desenvolvidos permitam a integração com os sistemas dos OPC e CEME;
- Na publicitação e disponibilização a todo o tempo, a todos os interessados, da informação relativa aos serviços prestados pela EGME incluídos na atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica (“GOME”), incluindo as condições do contrato de adesão, as condições de alteração do contrato de adesão, tarifas e preços, prazos de vigência e demais condições necessárias à prestação dos serviços;
- Na divulgação dos OPC existentes e respetivos postos de carregamento, bem como dos CEME com ofertas comerciais;
- Na separação contabilística e financeira das atividades desenvolvidas pela EGME que não se integrem na esfera da atividade sujeita a regulação económica pela ERSE;
- Na disponibilização da informação de forma compreensível e gratuita, através das suas páginas na internet, bem como um documento normalizado com as condições necessárias e suficientes para o consentimento de acesso aos dados pessoais;

- h) Fazer a gestão diária das garantias prestadas pelos CEME, OPC e Detentores de Pontos de Carregamento de acesso privativo (“DPC”) que deverão cobrir os riscos associados aos pagamentos estimados para os quatro meses seguintes;
- i) Possuir um sistema de gestão de reclamações e prestação de informações para os utilizadores da rede Mobi.E;
- j) Fornecer à ERSE a seguinte informação:
- as contas reguladas, elaboradas de acordo com as normas complementares emitidas pela ERSE, identificando de forma clara os gastos, rendimentos, ativos, passivos e capitais próprios associados às atividades da EGME, bem como os restantes elementos necessários à aplicação do Regulamento.
 - até 30 de abril de cada ano, as contas reguladas reais do ano $t-2$, incluindo balanço, demonstração dos resultados respetivos anexos e os investimentos, acompanhados por um relatório elaborado por uma empresa de auditoria, comprovando que as contas e as regras contabilísticas para efeitos de regulação respeitam o estabelecido legalmente e outras normas complementares definidas pela ERSE.
 - até 15 de junho de cada ano, a seguinte informação de acordo com as regras definidas pela ERSE:
 - i. Valores estimados do balanço e da demonstração de resultados, para o ano $t-1$.
 - ii. Valores estimados dos investimentos, transferências para exploração, participações e amortizações do exercício, por atividade, para o ano $t-1$.
 - iii. Valores previsionais do balanço e da demonstração de resultados, para o ano t .
 - iv. Valores previsionais dos investimentos, transferências para exploração, participações e amortizações do exercício, para todos os anos seguintes até final do período de alisamento do custo com capital.
 - v. Relatório com a justificação dos pressupostos subjacentes à elaboração das estimativas e das previsões das demonstrações financeiras e dos investimentos dos anos $t-1$ e t .
 - A informação mencionada nos pontos anteriores deve englobar todos os ativos tangíveis, ativos intangíveis, investimentos, transferências para exploração, participações ao investimento e amortizações do exercício afetos à atividade de GOME independentemente de os mesmos estarem contabilizados nas contas estatutárias da EGME ou de outra qualquer entidade.
 - até 15 de junho de cada ano, o número de carregamentos efetuados no ano anterior ($t-2$), estimados para o ano em curso ($t-1$) e as previsões para os anos seguintes até ao final do período de alisamento do custo com capital.
 - até 15 de junho de cada ano, a seguinte informação relativa ao ano anterior ($t-2$), estimativa para o ano em curso ($t-1$) e previsão para o ano seguinte (t):
 - i. Energia elétrica entregue a UVE, registada nos pontos de carregamento, discriminada por período horário, nível de tensão e tipo de fornecimento.
 - ii. Tempos de carregamento.
 - iii. Número de carregamentos, discriminado por OPC e DPC.
 - iv. Número de pontos de carregamento, discriminado por OPC e DPC.
 - v. Número de UVE.

- até 15 de junho de cada ano, a informação relativa ao ano anterior (t-2):
 - i. Energia elétrica entregue a UVE, registada nos pontos de carregamento, discriminada por períodos horários de 15 minutos e por CEME.
 - ii. Energia elétrica entregue a UVE, registada nos pontos de carregamento, discriminada por períodos horários de 15 minutos e por OPC ou DPC.
- Sempre que existam custos com contratos de prestação de serviços cujo valor exceda 20% dos custos totais da atividade regulada da EGME, as peças contratuais que os compõem deverão ser facultadas à ERSE.
- A desagregação da informação deve permitir a aplicação do RME, sem prejuízo do cumprimento das normas e metodologias complementares emitidas pela ERSE.
- Para cada ano civil entre (t-2) e (t), a informação discriminada e desagregada até ao 4º nível do sistema contabilístico por forma a evidenciar as seguintes rubricas:
 - i. Valores brutos e amortizações acumuladas dos ativos tangíveis, desagregados por rubrica de imobilizado.
 - ii. Imobilizado tangível e intangível, em curso, desagregado por rubrica de imobilizado.
 - iii. Valores brutos e amortizações acumuladas das participações desagregados por rubrica de imobilizado.
 - iv. Transferências para exploração, regularizações, alienações e abates desagregados por rubrica de imobilizado.
 - v. Amortizações do exercício relativas ao imobilizado aceite para regulação, desagregadas por rubrica de imobilizado.
 - vi. Amortização do exercício das participações desagregadas por rubrica de imobilizado.
 - vii. Custos de exploração desagregados de forma a permitir identificar a sua natureza.
 - viii. Proveitos relacionados com a atividade regulada.
 - ix. Trabalhos para a própria empresa desagregados de forma a permitir identificar a sua natureza.
 - x. Outros proveitos decorrentes da atividade de GOME e que não resultam da aplicação das tarifas da EGME, desagregados de forma a permitir identificar a sua natureza.
 - xi. Outros custos associados a atividades não reguladas da EGME, bem como os respetivos critérios de alocação de custos, sempre que tal se aplique.
- Semestralmente, indicadores de atividade, de acordo com o art.º 83º.
- Até 15 de março de cada ano, dados sobre integração, remoção ou alteração de CEME, OPC ou DPC da rede de mobilidade elétrica, de acordo com o art.º 84º.
- Até 15 de março de cada ano, dados sobre autenticação de UVE, de acordo com o art.º 85º.
- Até 15 de março e sempre que ocorra uma alteração, informação relativa aos preços praticados pelos OPC.
- Mensalmente, até dia 15, informação para supervisão de mercado, de acordo com o art.º 89º.
- Análise dos projetos pilotos que sejam apresentados à ERSE por qualquer entidade.

5.3.2 Obrigações enquanto concedente

Para além destas obrigações legais enquanto EGME, a MOBI.E, S.A. efetua, enquanto concedente, a gestão das concessões dos postos de carregamento que, à data, incluem:

- 14 concessões de postos de carregamento rápido;
- 11 concessões de postos de carregamento normal (que incluem mais de 650 postos normais);
- 12 concessões de PCURs;
- 9 concessões de *Hubs*.

5.3.3 Promoção da rede Mobi.E

No estágio de desenvolvimento ainda inicial em que se encontra a Mobilidade Elétrica e a rede Mobi.E, o seu crescimento obriga a desenvolver ações de promoção de forma a dar a conhecer à população em geral o modelo de funcionamento, vantagens e como retirar o melhor partido possível da rede existente. Esta componente é fundamental para capitalizar o enorme esforço financeiro público efetuado nos últimos anos na criação e disponibilização da rede piloto de postos de carregamento.

Aproveitando as condições dos projetos do PO SEUR relativos à instalação da rede piloto que previam uma componente desta natureza, a MOBI.E contratou uma agência de comunicação para desenvolver e implementar um Plano Estratégico de Comunicação entre 2020 e 2021 que, em resultado do contexto pandémico, sofreu alguns atrasos. Neste âmbito, destaca-se, o lançamento de 13 vídeos sobre a Rede Mobi.E e mobilidade elétrica, elaborados em português e inglês como forma de esclarecer o público em geral sobre a mobilidade elétrica e a Rede Mobi.E e cuja divulgação será efetuada durante o último quadrimestre de 2022, com o título a Mobilidade Elétrica num minuto.

No início de 2022 foi contratada uma nova agência de comunicação para o triénio 2022–2024 e o Plano Estratégico atual engloba uma pluralidade de ações, dirigidas aos vários *stakeholders* da MOBI.E e ao público em geral, de forma a divulgar a mobilidade elétrica e promover a visibilidade da empresa. Este novo plano de comunicação está dividido em 3 partes, de acordo com cada ano: em 2022, SENSIBILIZAR; em 2023, EDUCAR e, em 2024, ENVOLVER. Prevê uma grande ação em cada trimestre, a par de outras atividades paralelas nos órgãos de comunicação social, como participação em *webinars* e conferências, elaboração de artigos de opinião, entrevistas, entre outros. Os principais objetivos passam por:

- Prosseguir com a disseminação do conhecimento sobre a mobilidade elétrica e a sua rede, designadamente as tecnologias e serviços associados e a divulgação das mensagens baseadas sobretudo na inovação e na consciência ambiental;
- Sensibilizar as diferentes comunidades relativamente à importância e às vantagens da mobilidade elétrica enquanto alternativa de mobilidade mais sustentável;
- Esclarecer e apoiar os decisores públicos;
- Reforçar a contribuição para a projeção da imagem internacional de Portugal como país pioneiro na mobilidade elétrica e como país na linha da frente para a redução do CO₂ e da descarbonização;

- Dar continuidade à política de comunicação corporativa e institucional da MOBI.E, consubstanciada num conjunto de ações coerentes e coordenadas, de modo a obter maiores níveis de reputação e de credibilidade, tanto da MOBI.E como da rede Mobi.E.

Adicionalmente, como reforço do novo posicionamento da empresa e da rede MOBI.E e na sequência, em abril de 2021, do lançamento do novo site da empresa (www.mobie.pt), que constitui um instrumento essencial de divulgação e de promoção da MOBI.E, S.A., da rede Mobi.E e da Mobilidade Elétrica, foi lançado, em abril de 2022, o projeto MOBI.Data, projeto desenvolvido com o intuito de divulgar no site da MOBI.E, de forma interativa, dados da Rede, combater mitos, aumentar o conhecimento do público sobre a Rede e atrair potenciais interessados em informação para desenvolvimento de novos negócios, cujos conteúdos estão em permanente atualização funcionando assim como uma ferramenta essencial para cumprimento das obrigações de divulgação pública da atividade regulada decorrentes do Regulamento de Mobilidade Elétrica.

Conforme referido, a comunicação é um eixo estratégico da empresa no processo de transição energética para a mobilidade sustentável. Para além dos investimentos referidos em capítulo próprio, a MOBI.E irá promover, em abril de 2023, no âmbito do seu aniversário, um grande evento sobre mobilidade sustentável que quer que se repita anualmente, de forma a tornar-se uma referência na promoção, sensibilização e divulgação do tema. Para tal, irá contar com um *media partner*, bem como patrocinadores, mas que, obviamente, irá contribuir para o aumento da rubrica de publicidade e propaganda, ao longo do triénio.

5.3.4 Internacionalização da Rede Mobi.E

Um dos eixos estratégicos definidos para a MOBI.E, S.A. é a internacionalização que visa, principalmente, reforçar o posicionamento de Portugal como pioneiro da mobilidade elétrica, diversificar os seus negócios e procurar reduzir o custo de carregamento na rede Mobi.E. Ao mesmo tempo servirá para manter em atualização permanente as constantes evoluções tecnológicas e boas práticas que estão a surgir num setor em franco desenvolvimento e grande expansão. Será, assim, garantida a integração da rede de Mobilidade Elétrica nacional nas várias redes e iniciativas internacionais, assegurando a interoperabilidade do sistema nacional e o acesso dos utilizadores nacionais às diversas redes internacionais, nomeadamente às europeias, conforme determina o futuro regulamento europeu.

Com o crescimento expetável do mercado da Mobilidade Elétrica nos diversos países europeus, prevê-se um aumento dos projetos de internacionalização no sentido de garantir a interoperabilidade entre redes de carregamento europeias e que irá representar uma parte cada vez mais relevante da atividade da empresa. A MOBI.E, S.A. tem, efetivamente, registado um aumento de solicitações de entidades estrangeiras para colaboração na definição de modelos de mobilidade elétrica em países onde o estágio de desenvolvimento está mais atrasado (PALOPs e América Latina).

Este é, também, um papel relevante que a MOBI.E, S.A. pode e deve desempenhar enquanto instrumento público, promovendo o nosso País, bem como o *cluster* de entidades portuguesas que se começa a formar em torno do desenvolvimento deste mercado, nos mais diversos campos, como: a produção de equipamentos de carregamento, o desenvolvimento de plataformas digitais e a operação de postos de carregamento e que se poderão constituir num futuro próximo como novas fontes de exportação de negócios com valor acrescentado para a economia nacional.

Ao mesmo tempo, a MOBI.E irá concretizar alguns processos de integração em grupos e associações internacionais que têm vindo a ser explorados, sobretudo, em 2022, ajudando desta forma, à afirmação internacional da marca Mobi.E, a manter-se atualizado numa área em plena evolução tecnológica como é a mobilidade sustentável e a materializar a estratégia de internacionalização.

5.3.5 Desenvolvimento de novos negócios

O *know-how* da MOBI.E, S.A. é único, tal como o negócio, dados e informação disponíveis e a nova estrutura organizacional permitirá capitalizar este conhecimento, através de contratos de consultoria a terceiros.

Com a certeza crescente de que o futuro das redes de carregamento europeias passa pela integração, o modelo português, pioneiro e considerado referência na mobilidade elétrica, tem vindo a ganhar relevo. Efetivamente, as solicitações internacionais junto da MOBI.E têm aumentado consideravelmente e a consultoria afirma-se, cada vez mais, como uma área de negócio com elevado potencial de desenvolvimento.

Adicionalmente, com a Nova Plataforma, a MOBI.E poderá também vir a prestar serviços de gestão de algumas redes estrangeiras facilitando desta forma a integração internacional.

Por fim, há várias oportunidades de negócios correlacionadas que poderão ser desenvolvidas em território português e cuja implementação já está em curso, dependendo a sua capitalização do reforço de recursos humanos. A este título salienta-se:

- Assistência técnica;
- A plataforma MOBI.Data, pelos dados de rede que contém, poderá ser disponibilizada a entidades com interesse económico na informação, passível de ser comercializada;
- Atendimento *Premium* trata-se da colocação no mercado, em modo prioritário, de processos urgentes de integração e criação de IDs;
- Notificações por e-mail/SMS que se traduzem no envio de informações de notificações de fim de carregamento / posto disponível / outros;
- Consultoria, quer no terreno (configurações dos postos de carregamento e análise local de problemas), quer genérica (acelerar o processo de integração de novas entidades na rede Mobi.E); ou
- Publicidade: a MOBI.E, S.A. angaria entidades para publicidade através de agência especializada, partilhando os benefícios económicos com os OPCs.

5.3.6 Obrigações legais decorrentes de pertencer ao Setor Empresarial do Estado

Cumprir as determinações legais a que está obrigada enquanto empresa integrante do SEE, quer em termos de procedimentos, *compliance* e contratação pública, quer em termos de reportes.

5.3.7 Reforço da MOBI.E, S.A. enquanto instrumento público de desenvolvimento da mobilidade sustentável

Muito embora não tenha sido constituída com esse intuito, a evolução do processo obrigou a MOBI.E, S.A. a constituir-se como um centro de competências no desenvolvimento da Mobilidade Elétrica, funcionando como um importante pilar de concretização das políticas do Governo para o setor.

A multiplicidade de funções que a empresa foi chamada a assumir durante o denominado período transitório dos últimos anos e com o início da fase plena de mercado de 2020 em diante permitem que o Estado disponha de um instrumento único suscetível de servir de catalisador e conferir a segurança necessária e empreendedora que permita cumprir os planos de desenvolvimento da mobilidade sustentável, ajudando assim, a atingir os ambiciosos objetivos de descarbonização da economia.

O papel da MOBI.E, S.A. enquanto instrumento público não se baseia na concretização de medidas avulsas que possam surgir em função das disponibilidades do momento e/ou que atue como concorrente de agentes privados. O reforço das suas competências nesta vertente tem sido no sentido de atuar como gestor, organizador e orientador da infraestrutura da rede de carregamento e promotor de uma salutar concorrência entre todos os agentes de mercado, de forma a:

- i) Ajudar os decisores políticos locais, regionais e nacionais nas suas decisões relativas ao desenvolvimento e integração da mobilidade sustentável nos territórios sobre sua gestão;
- ii) Garantir a racionalidade dos investimentos;
- iii) Canalizar recursos financeiros públicos para projetos piloto, como forma de acelerar o crescimento de um mercado novo, onde o investimento privado mostrar maiores resistências;
- iv) Concretizar as políticas públicas que venham a ser determinadas no caminho da construção de uma mobilidade cada vez mais sustentável;
- v) Promover a constante atualização do funcionamento do modelo português, em função da evolução quer do mercado interno, quer dos mercados externos.

A estas, surgem duas novas para o próximo triénio, decorrentes do novo regulamento europeu:

- vi) Criar as condições de adaptação do País ao novo regulamento europeu;
- vii) Desenvolver competências numa nova fonte de energia – hidrogénio.

5.4 Riscos associados à atividade da MOBI.E, S.A.

5.4.1 Riscos Internos

- Durante os cerca de 7 anos da sua atividade, a MOBI.E viveu com uma estrutura de RH reduzida e com recurso constante a subcontratação, o que, apesar de ter permitido assegurar o processo de transferência para a fase plena de mercado e dar resposta às solicitações cada vez mais exigentes de um mercado em crescimento, acabou por comprometer, por vezes, a autonomia de execução/gestão, mitigou a capacidade de resposta da própria empresa com um custo demasiado elevado. Atualmente, perante os desafios que se antecipam para o triénio (acima detalhados), o reforço de competências torna-se imperativo, pelo que, dentro do planeamento programado, a empresa prevê contratar no próximo ano 8 elementos. Em poucos meses a estrutura da empresa passará de 13 para 21 colaboradores, a grande maioria com experiência nas suas áreas, mas com menos conhecimentos específicos sobre a atividade *core* da empresa, atendendo à limitação de recursos que existem no mercado com competências já desenvolvidas nesta área. Assim, no próximo ano, a MOBI.E, S.A. terá, também, de se focar na integração destes novos colaboradores, garantindo a disseminação da cultura organizacional e a formação de uma nova equipa, desafio que será assegurado em paralelo com o desenvolvimento da atividade corrente e das responsabilidades crescentes da empresa.
- A atividade da MOBI.E, S.A. enquanto EGME está assente em plataformas eletrónicas. Assim, conforme referido, está a ser desenvolvida, uma nova Plataforma de Gestão para substituir a atual que deverá entrar em operação durante o 2º trimestre de 2023, sendo expetável uma considerável otimização operacional daí em diante. No entanto, a migração para a nova plataforma será um momento de risco acrescido, pelo que de forma a mitigar esse risco, a MOBI.E prevê o funcionamento em simultâneo, por um período máximo de 3 meses, de ambas as plataformas, a atual e a nova;
- A empresa tem vindo a fazer uma forte aposta na digitalização de processos, de forma a garantir a máxima eficiência quer da sua atividade regulada, quer do *compliance*. Contudo, a informatização dos sistemas acarreta novos riscos como i) ciberataques; ii) a compatibilidade das diversas aplicações utilizadas; iii) a obsolescência técnica das soluções. Para reduzir estes riscos a empresa tem recorrido à subcontratação de serviços específicos que permitam desenvolver: i) medidas de cibersegurança; ii) avaliação prévia de que os sistemas em desenvolvimento ou em aquisição são interoperáveis; iii) manter as soluções críticas devidamente atualizadas.

5.4.2 Riscos Externos

- A pandemia e o contexto geopolítico internacional têm originado problemas na cadeia de abastecimento e incerteza e volatilidade nos mercados mundiais com consequências nos preços do gás natural, da eletricidade e dos combustíveis. Este é um risco transversal a toda a economia, com impacto na generalidade dos sectores, dos quais a mobilidade elétrica não é exceção. De facto, a atividade da empresa tem sido negativamente impactada por estes fatores, quer pelas dificuldades na produção de viaturas elétricas e de postos de carregamento, devido à falta de componentes eletrónicos, em especial *chips*, levando, assim, ao diferimento de cerca de um ano nas projeções iniciais de procura, com o consequente efeito nas receitas esperadas provenientes das tarifas EGME, bem como no atraso na execução dos projetos PEES.
- Até ao momento, a generalidade dos CEMEs não tem vindo a refletir os aumentos do custo da energia nos preços praticados no mercado da mobilidade elétrica, mas se se mantiver ao longo do próximo ano a instabilidade do mercado de energia é provável que acabe por afetar também o custo de energia praticado no mercado de mobilidade elétrica.
- A imagem da empresa e do modelo Mobi.E foram negativamente afetadas pelos processos de definição das tarifas EGME conduzidos pela ERSE, com especial relevância do respeitante à fixação dos valores para 2022, com aumentos na ordem dos 70% e que levaram o Governo a intervir para garantir a estabilidade de um mercado que está a dar os primeiros passos. Assim, a definição das tarifas EGME para 2023 por parte da ERSE e a incerteza associada à mesma, constitui um risco considerável na medida em que poderá afetar o ritmo de desenvolvimento do mercado de mobilidade elétrica, num contexto especialmente desafiante pelas metas assumidas pelo Governo e União Europeia. Como forma, de não penalizar demasiado os UVE da rede Mobi.E numa fase embrionária do mercado, em crescimento, a MOBI.E tem procurado sensibilizar a ERSE para a necessidade de diferir a cobertura dos custos atuais de funcionamento da rede. Note-se que a legislação prevê o diferimento dos custos por um período não inferior a 15 anos (alínea b) do art. 24º do DL 39/2010, na atual redação).
- O critério de aplicação das tarifas EGME a CEMEs e OPCs em função dos carregamentos prevista no Regulamento de Mobilidade Elétrica tem vindo a revelar-se fortemente penalizador, sobretudo, de carregamentos mais pequenos e afastando da rede Mobi.E os carregamentos de oportunidade, isto é, o aproveitamento por parte dos UVE a disponibilidade da infraestrutura por períodos mais curtos de carregamento. De 2021 para 2022, a média de tempos de carregamento na rede Mobi.E de acesso público aumentou nos postos normais 7%, nos postos semirrápidos 9% e nos rápidos 4%, enquanto os consumos médios por carregamento cresceram, respetivamente, 10%, 18% e 7%. A MOBI.E tem procurado sensibilizar a ERSE para a necessidade de alterar este critério de forma que as tarifas EGME sejam estabelecidas tendo em conta o volume de energia consumida em cada carregamento.

- O modelo de mobilidade elétrica está totalmente integrado no setor de energia, o que por um lado permite características únicas, como a criação de uma rede de postos de carregamento interoperável, facilitando o acesso por parte dos UVE, mas por outro, está sujeita às mesmas regras e aos dilatados prazos praticados no setor energético na instalação e certificação de novas instalações. Este facto tem tornado excessivamente morosa a instalação de novos postos de carregamento na via pública, agravando-se com o aumento da potência destes equipamentos. Torna-se, assim, urgente criar regras simplificadas e específicas para a mobilidade elétrica, de forma a permitir acelerar os processos de instalação dos postos de carregamento como forma de assegurar o cumprimento das metas do PRR.
- Também ao nível do licenciamento da utilização do espaço público, competência, genericamente, exercida pelas autarquias, têm vindo a verificar-se algumas dificuldades, designadamente, nos prazos para obtenção de licenças, heterogeneidade de procedimentos e grande volatilidade nas taxas praticadas que urge corrigir. A MOBI.E tem prevista a realização de um *roadshow* nacional com o objetivo de sensibilizar e disponibilizar o apoio que os Municípios considerem necessário para ultrapassar os constrangimentos.

5.5 Gestão Económico-Financeira

A entrada na fase plena de mercado ocorrida em 2020, o início da cobrança da tarifa EGME em 2021 e a entrada em operação das concessões de *Hubs* e PCURs estimada para 2022 alteraram completamente a estrutura de receitas e gastos da MOBI.E, S.A..

5.5.1 Rendimentos e receitas Operacionais

No âmbito dos incentivos do Governo para promoção da mobilidade elétrica, até janeiro de 2021 a MOBI.E foi financiada através de subsídios à exploração provenientes, numa fase inicial, do protocolo assinado com o Fundo de Apoio à Inovação (“FAI”) e, numa fase posterior, do Fundo Ambiental.

A partir de 2020, na sequência do plano traçado pelo Conselho de Administração para garantir a autonomia económico-financeira da empresa, a MOBI.E passou a gerar receitas para financiar a sua atividade, nomeadamente receitas da concessão da Rede Piloto e, desde maio de 2021, receitas das tarifas EGME.

Para além destas fontes de receitas, de 2022 em diante, a atividade corrente da MOBI.E será, também, financiada pelas receitas provenientes das novas concessões de *Hubs*, PCURs e outros postos de carregamento a concessionar, bem como pelo desenvolvimento de novos negócios. Conforme descrito acima, com o intuito de diversificar as fontes de receitas e de rentabilizar o *know-how* e base de dados disponíveis, estimam-se outros rendimentos e receitas complementares referentes à atividade não regulada, sendo, contudo, pela incerteza associada, uma estimativa conservadora, quer a nível de montante, quer a nível de calendarização.

Como a definição das tarifas EGME para o próximo triénio 2023-2025 só será estabelecida e divulgada pela ERSE posteriormente, em dezembro, para aplicação em 2023, a empresa entendeu dever considerar como valores de proveitos das tarifas a compensação de todos os gastos previstos com a atividade regulada apresentados à ERSE, tendo em conta a função legal prevista destas tarifas para cobertura dos gastos da EGME.

Quadro 6 – Evolução de Rendimentos Operacionais da MOBI.E, S.A.

Rendimentos operacionais	Unid €							Δ 23/22
	2019	2020	2021	2022 E	2023 P	2024 P	2025 P	
Tarifa EGME	0	0	895 816	1 200 231	1 640 633	1 699 696	1 760 885	36,7%
Concessões da rede piloto e postos extra	0	248 916	497 832	501 057	512 496	512 496	512 496	2,3%
Concessões de Hubs, PCURs e rápidos	0	0	0	127 452	544 560	579 644	609 644	327,3%
Outras prestações de serviços	0	16 011	2 571	1 388	50 000	60 000	75 000	3502,5%
Subsídios à Exploração	2 615 245	2 006 251	102 950	421 554	0	0	0	-100,0%
Fundo Ambiental	2 593 065	1 823 100	81 400	418 387	0	0	0	-100,0%
POSEUR (Publicidade)	0	158 256	0	3 167	0	0	0	-100,0%
Projetos Comunitários Internacionais	22 180	24 896	21 550	0	0	0	0	-
Outros rendimentos e ganhos	53 586	790 493	457 625	602 875	1 021 823	1 106 858	901 101	69,5%
Total	2 668 831	3 061 671	1 956 795	2 854 556	3 769 512	3 958 694	3 859 126	32,1%

As tarifas EGME que se estima faturar em 2022 (receitas) ascendem a 1 380 576 €, 180 344 € dos quais referentes ao diferimento definido pela ERSE em 2021 (exposto em relatórios anteriores) e, como tal, a deduzir à receita em 2022, 2023 e 2024 para obtenção dos rendimentos associados ao período. As outras prestações de serviços são, simultaneamente, rendimentos e receitas no mesmo montante.

Uma outra importante fonte de receita da MOBI.E, S.A. advém das operações de concessão da exploração dos seus investimentos na infraestrutura da rede Mobi.E. Tal como aconteceu em 2020 com a concessão da operação da rede piloto de PCN, as receitas provenientes das concessões Hubs e PCURs, investimentos PEES, estimadas para 2022, ascendem a 1 079 029€. Em 2023, para além destas concessões cujo rendimento associado às prestações trimestrais deverá ascender a 544 152€, estima-se rendimentos adicionais de novas concessões referentes ao investimento previsto de € 200.000 na infraestrutura. Especialmente, devido aos Hubs, o valor de receitas iniciais é superior ao valor dos rendimentos reconhecidos no período, uma vez que a primeira prestação contemplou 25% do total do contrato com 39 prestações trimestrais iguais daí em diante. Para 2024 e 2025 também se perspetivam receitas de novas concessões fruto do investimento anual de € 200.000 na infraestrutura.

No quadro seguinte encontram-se evidenciados os impactos financeiro e contabilístico nas projeções de acordo com os pressupostos assumidos.

Quadro 7 – Receitas vs Rendimentos estimados com as operações de Concessão.

Concessões de Postos de Carregamento	Unid €						Δ 23/22
	2020	2021	2022 E	2023 P	2024 P	2025 P	
Receitas das concessões	4 978 319	44 863	1 092 822	544 152	491 417	521 417	-50,2%
Rendimentos das concessões	248 916	497 832	628 508	1 057 056	1 092 140	1 122 140	68,2%



Assim, devido à aplicação do princípio contabilístico da especialização dos exercícios às receitas provenientes das concessões, prevê-se que a partir de 2023 o efeito contabilístico destas operações passe a ser superior ao encaixe anual proporcionado. Em 2022 estima-se um aumento significativo da tesouraria líquida.

A rubrica “Outros rendimentos e ganhos” traduz genericamente o tratamento contabilístico dos subsídios ao investimento dos projetos piloto dos postos de carregamento e para os próximos anos o dos subsídios imputados aos *Hubs* e PCURs, com início em 2022, e o da nova plataforma que se inicia em meados de 2023.

Estima-se, assim, que o volume de negócios aumente, consideravelmente, nos próximos anos, com taxas de crescimento bastante acima do PIB nominal, suportadas pelo forte crescimento que se antecipa na mobilidade elétrica. Efetivamente, todas as fontes de rendimento da empresa apresentam uma tendência crescente nos próximos anos, quer pelo aumento expectável do número de VE (refletido nos rendimentos das tarifas EGME), quer pela entrada em exploração das concessões, antigas e novas. Adicionalmente, os novos negócios que a empresa estima concretizar ainda reforçam mais esta tendência. De referir, contudo, que o planeamento das atividades privilegia um modelo de desenvolvimento sustentado do negócio, com crescimento gradual, mas estável ao longo do triénio, sempre dependente da concretização do plano de reforço de recursos humanos.

5.5.2 Gastos Operacionais

Os gastos operacionais da MOBI.E, S.A. foram projetados tendo em conta i) os objetivos estratégicos enunciados acima, ii) a evolução prevista da atividade da empresa que pressupõe o forte desenvolvimento do mercado da Mobilidade Elétrica, assente numa conjuntura externa sem restrições à mobilidade, iii) as obrigações inerentes à atividade da EGME previstas no RME e iv) as orientações do acionista para a elaboração dos IPG para 2023.

O RME estipula que a EGME deve ter a contabilidade organizada de forma a segregar os gastos associados à atividade regulada. Estes gastos deverão ser validados pela ERSE de forma a definir o valor das tarifas EGME que em termos conceptuais e regulamentares deverá financiar toda a atividade regulada da EGME.

5.5.3 Recursos Humanos

Conforme referido, durante os cerca de 7 anos da sua existência, a MOBI.E viveu com uma estrutura de RH reduzida, primeiro com apenas 4 colaboradores que foi reforçada em 9 colaboradores em 2020, o que permitiu assegurar então o processo de transferência para a fase plena de mercado, enquanto continuava a dar resposta às solicitações cada vez mais exigentes de um mercado em crescimento.

Para ultrapassar as suas insuficiências em termos de Recursos Humanos, a empresa tem vindo a recorrer à subcontratação de forma estrutural para atividades *core* e de forma pontual para atividades não *core* e a apostar cada vez mais na digitalização.

No entanto, perante os desafios a que a empresa terá de responder nos próximos anos, acima detalhados, torna-se imperativo o reforço dos seus quadros, uma vez que atendendo à atividade única e recente que exerce, a maioria das contratações necessitam de formação específica que não existe no mercado.

Assim, dentro do planeamento programado e apresentado em detalhe em anexo próprio, a empresa prevê crescer para 21 colaboradores, com o reforço de mais 8 elementos, estando este aumento refletido no quadro abaixo.

Para além do reforço de pessoal acima descrito, apenas foi considerado a revisão salarial do quadro atual em linha com a inflação sugerida pelo Acionista.

Quadro 8 – Recursos Humanos

Recursos Humanos	2023 P	2022 E	2021	2020	2019	Unid. €	
						Δ 23/22 Valor	%
Gastos totais com pessoal (1) = (a) + (b) + (c) + (d) + (e) + (f) + (g)	1 194 333	833 371	839 906	459 489	431 927	360 962	43,3%
(a) Gastos com Órgãos Sociais	227 040	220 231	204 102	149 384	184 789	6 809	3,1%
(b) Gastos com cargos de Direção	0	0	0	0	0	0	-
(c) Remunerações do pessoal	715 074	434 611	469 738	215 586	151 691	280 463	64,5%
(i) Vencimento base + Subs. Férias + Subs. Natal	677 530	406 752	440 232	191 462	131 552	270 778	66,6%
(ii) Outros Subsídios	37 544	27 859	29 506	24 124	20 139	9 685	34,8%
(iii) Valorizações Remuneratórias	0	0	0	0	0	0	-
(d) Benefícios pós-emprego	0	0	0	0	0	0	-
(e) Ajudas de custo	4 000	4 000	0	0	1 671	0	0,0%
(f) Restantes Encargos	248 219	174 529	166 067	94 519	81 915	73 690	42,2%
(g) Rescisões / Indemnizações	0	0	0	0	11 862	0	-
Gastos Totais com pessoal (2) = (1) sem Impacto das medidas identificadas em (iii) e (g)	1 194 333	833 371	839 906	459 489	420 066	360 962	43,3%
Gastos Totais com pessoal atual	857 490	833 371	839 906	459 489	420 066	24 119	2,9%
Gastos Totais com pessoal proposto	336 843	0	0	0	0	336 843	-
Gastos com Dirigentes/Gastos com Pessoal [(b)/((1)-(g))]	0	0	0	0	0	0	-
Designação							
Nº Total Recursos Humanos (O.S + Cargos de Direção + Trabalhadores)	24	16	16	14	6	8	50,0%
Nº Órgãos Sociais (O.S.) (número)	3	3	3	2	2	0	0,0%
Nº Cargos de Direção sem O.S. (número)	0	0	0	0	0	0	-
Trabalhadores sem O.S. e sem Cargos Direção (número)	21	13	13	12	4	8	61,5%

Contudo, devido ao caráter excecional e único da atividade exercida pela empresa e ao ambiente económico inflacionista, a empresa poderá vir a ter pressão para aumentar o rendimento dos seus colaboradores mais antigos como forma de reter o conhecimento.

Segue abaixo um quadro com o número de Recursos Humanos para 2023.

Quadro 9 - RH: Movimentos de Pessoal em 2023

Movimento de Pessoal - 2023									
Grupo Profissional	Situação a 31.12.21	Situação a 31.12.22	Saídas esperadas (reformas + outros)	Trabalhadores ausentes por mobilidade, cedência, licença	Autorizações de recrutamento concedidas em anos anteriores	Substituições de saídas (obriga a entrada para base da carreira)	Entradas ao abrigo do ... (normativo legal, despacho, etc.)	Autorizações de recrutamento	Situação a 31.12.23
	1	2			3	4	5	6	7=1-2+3-4+5+6
Órgãos Sociais	3	3	0	0	0	0	0	0	3
Cargos de direção (s/OS)	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Técnicos Superiores	10	9	0	1	0	0	0	6	15
Assistentes Técnicos /Administrativos	3	4	0	0	0	0	0	2	6
TOTAL	16	16	0	1	0	0	0	8	24

(*) – apresentar desagregação por carreira, categoria e área de especialidade, quando aplicável.

Os custos associados à formação irão manter-se ao longo do triénio, uma vez que o setor está em forte crescimento e modernização, e também porque é uma atividade a que a empresa está legalmente obrigada.

5.5.4 Fornecimentos e Serviços Externos

A MOBI.E, S.A. tem uma forte dependência de terceiros para desenvolver a sua atividade, pelo que naturalmente a componente de Fornecimentos e Serviços Externos (“FSE”) tem tido, e permanecerá a ter, um peso elevado na estrutura de gastos operacionais da empresa no curto e médio prazo.

Na atual situação esta componente já não se encontra tão agravada devido à entrada na fase plena de mercado, uma vez que, durante a fase transitória, cumprindo as orientações da tutela, a empresa suportava os gastos com o funcionamento da rede piloto Mobi.E, como a energia elétrica consumida nos postos de carregamento e a manutenção dos mesmos. Estas parcelas estão a desaparecer.

A estratégia em concretização, no sentido de internalizar algumas funções está já a proporcionar maior autonomia na produção e tratamento da informação *core* da função financeira da Mobi.E, S.A. e a permitir gerar poupanças em termos da subcontratação deste tipo de serviços.

Por outro lado, neste momento, uma vez que o desenvolvimento da nova plataforma de gestão de rede está em curso até meados de 2023, a dependência no que respeita à subcontratação da antiga plataforma mantém-se, ao qual acresce a partir do 2º Trimestre de 2023, um valor significativo inerente à manutenção/alojamento da nova plataforma, conforme previsto na PEE n.º 280/2021, de 13 de julho. A estas componentes podemos ainda adicionar um reforço em trabalhos especializados no domínio das Tecnologias de Informação e Comunicação (“TIC”) e informática inerentes a novos *softwares* cruciais para a gestão interna da empresa.

O reforço dos quadros em 2020 obrigou a empresa a encontrar novas instalações, celebrando um contrato plurianual para as mesmas, o que impactou consideravelmente os gastos com rendas. Tendo em conta os investimentos recentes, o reforço de pessoal para 2023 não comporta valores materiais desta índole.

Tal como referido acima, mantém-se ao longo do triénio, a implementação de um plano de comunicação, com ações promocionais recorrentes, tendo em vista a disseminação de informação relativa à mobilidade elétrica e boas práticas no âmbito da sustentabilidade.

O Despacho n.º 290/2020 – SET de 19 de junho de aprovação do PAO 2020 veio a conceder autorização para a empresa contratualizar mais uma viatura, algo que com o decorrer da pandemia e das suas grandes limitações à mobilidade, foi ficando adiada. Esta contratualização ocorreu em meados de 2022, pelo que os aumentos nos encargos derivam desse facto. Para o futuro, atendendo ao aumento da atividade e da organização a empresa considera a necessidade de incorporar na frota uma nova viatura de serviço 100% elétrica em regime de Aluguer Operacional de Viaturas (“AOV”) para o triénio. Em anexo próprio, apresenta-se a análise custo-benefício.

Quadro 10 – Fornecimentos e Serviços Externos

Fornecimentos e Serviços Externos	Unid €							Δ 23/22
	2019	2020	2021	2022 E	2023 P	2024 P	2025 P	
Energia Postos de Carregamento	817 451	445 697	100 572	49 659	1 000	0	0	-98,0%
Manutenção Postos de Carregamento	36 487	125 773	25 261	47 020	5 000	5 180	5 366	-89,4%
Call Center	76 980	50 965	0	0	0	0	0	-
Contrato Plataforma	675 390	857 968	469 321	538 500	301 839	0	0	-43,9%
Outros Trabalhos Especializados	138 112	246 253	284 857	303 964	526 747	523 460	473 746	73,3%
Dos quais Estudos, Pareceres e Consultorias	89 463	212 751	228 039	216 292	280 110	240 790	194 790	29,5%
TIC	17 407	50 164	23 040	25 000	34 500	35 000	40 000	38,0%
Renda Escritório	31 359	31 878	78 026	101 088	111 736	115 766	119 839	10,5%
Rendas Veículos	16 893	16 829	17 561	25 214	29 504	29 647	29 803	17,0%
Deslocações e Estadas	10 440	2 806	6 237	5 401	25 000	35 000	50 000	362,9%
Comunicação e Publicidade	5 403	165 003	102 768	124 555	174 815	175 120	179 390	40,4%
Limpeza	3 386	3 270	8 058	17 186	17 061	17 101	17 709	-0,7%
Seguros	2 050	2 158	18 645	17 676	25 827	26 338	26 338	46,1%
Outros	3 319	3 832	13 960	6 347	4 498	5 050	5 179	-29,1%
Total	1 834 676	2 002 597	1 148 306	1 261 609	1 257 527	967 662	947 370	-0,3%

Com a internalização existente de algumas competências fruto da contratação dos novos quadros e a entrada, em 2020, na fase plena de mercado, os gastos com fornecimentos e serviços externos desta índole deverão continuar a sua trajetória descendente. Contudo, mantém-se um forte peso nas rubricas de estudos, pareceres e consultorias uma vez que, atendendo à sua especificidade (assessoria jurídica e assessorias tecnológicas) e excecionalidade, não se justifica a sua incorporação interna.

Assim, os gastos com “Outros trabalhos especializados” em 2023 ficarão marcados pelas assessorias correntes jurídica e tecnológica no âmbito das TIC, pelos serviços de manutenção da nova plataforma, previsivelmente, desde o início do 2º trimestre de 2023 que, pela sua abrangência de diversas especialidades, dificultam a incorporação interna de competências.

Também em 2023 está previsto um aumento significativo na rubrica de estudos, pareceres e consultorias respeitante ao desenvolvimento de estudos contratados ainda em 2022 relativos à adaptação do modelo Mobi.E ao futuro Regulamento Europeu para Infraestruturas Alternativas e ao cumprimento legal para definição de um plano de cibersegurança, envolvendo a nova plataforma de gestão e os restantes sistemas da empresa. Os gastos desta rubrica irão diminuir nos anos seguintes de forma a atingirem os níveis históricos que se consideram adequados para uma empresa fortemente informatizada a atuar num mercado em grande desenvolvimento tecnológico, sem capacidade para internalizar temas muito específicos como novas tecnologias, cibersegurança ou a jurisprudência europeia e regulamentar.

Também a entrada na fase de mercado permitiu libertar a empresa do ónus com o custo associado ao funcionamento da rede de acesso público, como a energia e a manutenção dos postos de carregamento. Contudo, em 2022 ainda existem gastos significativos nesta rubrica com a energia de postos de carregamento que estão em fase de transição para concessão e acertos por parte do comercializador de energia de consumos de anos anteriores.

Por sua vez, a internalização das competências relativas à gestão operacional da Plataforma irá permitir a redução dos encargos associados ao contrato atual em regime SaaS, cujas poupanças serão potenciadas a partir de 2023. Contudo, é expeável um aumento dos gastos globais com as plataformas, em 2023, derivado da necessidade de assegurar durante um período de 3 meses o funcionamento simultâneo de ambas e algum sobrecusto do contrato SaaS motivado por desenvolvimentos específicos relacionados com a transição das plataformas.

Os demais gastos estão genericamente associados ao crescimento da estrutura e associados à mudança para umas instalações de maior dimensão em 2021.

A MOBI.E, S.A. salienta o esforço na contenção de gastos, numa conjuntura em que se prevê um substancial aumento da atividade do setor e da empresa, onde se antecipa alguma redução nos próximos anos nos estudos, assessorias e projetos, embora a MOBI.E, S.A. vá continuar a necessitar de recorrer à subcontratação estrutural destes serviços, devido ao facto de a mobilidade sustentável ser uma realidade recente, que se encontra numa fase de forte crescimento, de estudo e de adaptação legislativa e regulamentar, com algumas especificidades que não justificam economicamente a sua incorporação interna.

Handwritten signature in blue ink.

5.5.5 Projeções Económico Financeiras

Quadro 11 – Demonstração de Resultados

Demonstração de Resultados	Unid €							Δ 23/22
	2019	2020	2021	2022 E	2023 P	2024 P	2025 P	
Vendas e serviços prestados	0	264 927	1 396 219	1 830 127	2 747 689	2 851 836	2 958 025	50,1%
Subsídios à exploração	2 615 245	2 006 251	102 950	421 554	0	0	0	-100,0%
Fornecimento e serviços externos	-1 834 676	-2 002 597	-1 148 306	-1 261 609	-1 257 527	-967 662	-947 370	-0,3%
Gastos com pessoal	-431 927	-459 489	-839 906	-833 371	-1 194 333	-1 197 387	-1 238 449	43,3%
Aumentos/reduções de justo valor	0	-48	9	0	0	0	0	-
Outros rendimentos e ganhos	53 586	790 493	457 625	602 875	1 021 823	1 106 858	901 101	69,5%
Outros gastos e perdas	-57 910	-149 485	-77 788	-3 000	0	0	0	-
Resultados antes de depreciações e gastos de financiamento (EBITDA)	344 318	450 053	-109 196	756 576	1 317 652	1 793 645	1 673 306	74,2%
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-66 066	-269 171	-487 484	-738 612	-1 286 115	-1 463 447	-1 281 726	74,1%
Resultado Operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	278 251	180 882	-596 680	17 964	31 537	330 198	391 580	75,6%
Juros e gastos similares suportados	0	0	-127	0	0	0	0	-
Resultado Antes de Impostos	278 251	180 882	-596 808	17 964	31 537	330 198	391 580	75,6%
Imposto sobre o Rendimento do Período	-19 347	-16 342	121 307	-4 325	-9 209	-76 786	-92 098	112,9%
Resultado Líquido do Período	258 904	164 540	-475 500	13 639	22 327	253 411	299 483	63,7%

A Demonstração de Resultados releva os pressupostos enunciados acima e que espelham os critérios de prudência adotados na elaboração das projeções, sobretudo, no que se refere aos novos serviços.

A rubrica “Outros rendimentos e ganhos” traduz, basicamente, o tratamento contabilístico dos subsídios ao investimento dos projetos piloto dos postos de carregamento, dos subsídios imputados aos *Hubs* e PCURs, com início em 2022, e o da nova plataforma que se inicia em meados de 2023. A redução estimada para 2025 deve-se, essencialmente, ao final da vida útil de postos de carregamento que integram a Rede Piloto com impacto na imputação dos respetivos subsídios.

O EBITDA diminuiu em 2021 em virtude da forte redução dos subsídios à exploração e, como já referido anteriormente, do facto das tarifas EGME definidas pela ERSE apenas terem efeito a partir de maio desse ano e não terem contemplado todos os gastos da atividade regulada, o que por si só reduziu o EBITDA em mais de meio milhão de euros, pois a empresa teve que recorrer ao autofinanciamento para cobrir esse défice. Tal como referido anteriormente, a MOBI.E, S.A. entende que, nos termos dos princípios definidos para a definição e aplicação das tarifas EGME, deveria ser ressarcida, em anos futuros, do prejuízo resultante da atividade regulada em 2021 que oscilaram a prejuízos de funcionamento de 593 361 € a que acrescem os gastos com investimentos com a atividade regulada não subsidiados, como forma de cumprir os princípios da legislação em vigor, nomeadamente, a alínea b) do art. 24º do DL 39/2010, na atual redação.

Doravante, assumiu-se o pressuposto, em linha com as estimativas enviadas para a ERSE para suportar a definição das tarifas para o triénio 2023–2025, que as receitas das tarifas EGME estarão em linha com os respetivos gastos, de forma que o resultado líquido seja nulo para a atividade regulada, cumprindo a sua função de cobertura desta atividade conforme prevista no RME.

O EBITDA estimado para o triénio, com tendência claramente crescente, reflete a estratégia prosseguida pela MOBI.E de manutenção da sua autonomia económico-financeira através do desenvolvimento de linhas de negócios, adicionais à função EGME, que se inserem no âmbito das obrigações da empresa enquanto instrumento público de desenvolvimento da mobilidade sustentável, nomeadamente concessões de postos de carregamento e novos negócios que procuram capitalizar os recursos e *know-how* existentes. De salientar que o decréscimo que se verifica no EBITDA de 2025 se deve, exclusivamente, à redução da imputação de subsídios ao investimento pelo final da vida útil, em meados de 2025, de alguns postos de carregamento (atrás detalhado), pelo que, excluindo este fator, o EBITDA deverá apresentar crescimentos consideráveis ao longo do triénio, consequência da estratégia acima descrita.

Os Resultados Líquidos projetados para o triénio serão fortemente impactados pelas concessões, a maioria já contratada, tanto a nível de rendimentos como a nível de amortizações, e também pelo benefício fiscal inerente ao CFEI II e ao prejuízo de 2021 com impactos no triénio.

Estes efeitos acabam por não ter um impacto material na sólida situação patrimonial da empresa, nem na boa capacidade de tesouraria que se projeta manter, conforme pode verificar-se na análise da evolução do Balanço e do Mapa de Fluxos de Caixa estimado para o triénio.

Quadro 12 – Balanço

Balanço	Unid €							Δ 23/22
	2019	2020	2021	2022 E	2023 P	2024 P	2025 P	
ATIVO								
Ativo não corrente	926 011	2 171 190	3 989 332	5 196 283	4 464 116	3 475 995	2 802 207	-14,1%
Ativos fixos tangíveis	920 406	2 064 048	3 253 480	3 887 848	3 067 108	2 199 004	1 500 168	-21,1%
Ativos intangíveis	3 740	104 266	137 600	849 174	1 122 899	1 184 557	1 257 167	32,2%
Outros ativos financeiros	1 864	2 876	5 424	8 566	13 900	19 426	25 151	62,3%
Outras contas a receber	0	0	471 243	332 391	147 667	19 722	19 722	-55,6%
Ativos por impostos diferidos	0	0	121 585	118 303	112 542	53 286	0	-4,9%
Ativo corrente	1 354 604	5 917 016	5 159 904	4 215 139	3 417 072	2 938 106	2 416 951	-18,9%
Clientes	0	9 830	101 526	141 694	237 882	198 854	192 112	67,9%
Estado e outros entes públicos	262 621	304 063	455 746	154 471	0	0	0	-100,0%
Outras contas a receber	462 660	952 946	495 949	180 485	180 652	38 686	307	0,1%
Diferimentos	5 746	37 402	86 645	14 932	15 245	16 032	16 268	2,1%
Caixa e depósitos bancários	623 577	4 612 775	4 020 037	3 723 557	2 983 293	2 684 533	2 208 264	-19,9%
Total Ativo	2 280 615	8 088 206	9 149 236	9 411 422	7 881 188	6 414 101	5 219 159	-16,3%
CAPITAL PRÓPRIO e PASSIVO								
Capital Próprio								
Capital Realizado	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	0,0%
Reservas	0	0	12 945	21 172	21 172	21 172	21 172	0,0%
Resultados transitados	-220 928	107 735	259 329	-224 398	-210 759	-188 432	64 980	-6,1%
Outras variações no Capital Próprio	692 285	1 285 294	2 242 566	3 134 505	2 433 429	1 700 526	988 656	-22,4%
Resultado Líquido do Período	258 905	164 540	-475 500	13 639	22 327	253 411	299 483	63,7%
Total Capital Próprio	780 262	1 607 569	2 089 340	2 994 918	2 316 170	1 836 678	1 424 291	-22,7%
Passivo								
Passivo não corrente	829 828	293 260	390 659	749 462	549 590	218 566	41 361	-26,7%
Outras contas a pagar	829 828	293 260	390 659	749 462	549 590	218 566	41 361	-26,7%
Passivo corrente	670 526	6 187 377	6 669 237	5 667 042	5 015 428	4 358 857	3 753 507	-11,5%
Fornecedores	6 557	24 059	324 152	359 023	97 254	83 378	81 947	-72,9%
Estado e Outros Entes Públicos	46 533	29 456	27 527	30 520	96 137	91 908	151 365	215,0%
Outras contas a pagar	617 436	353 393	469 918	536 750	594 027	556 283	510 748	10,7%
Diferimentos	0	5 780 469	5 847 639	4 740 748	4 228 010	3 627 288	3 009 447	-10,8%
Total do Passivo	1 500 354	6 480 637	7 059 895	6 416 504	5 565 018	4 577 423	3 794 868	-13,3%
Total do Capital Próprio e Passivo	2 280 615	8 088 206	9 149 236	9 411 422	7 881 188	6 414 101	5 219 159	-16,3%

Os pressupostos assumidos permitem reproduzir uma evolução do Balanço que evidencia a sustentabilidade da empresa ao longo de todo o horizonte temporal, a qual não é comprometida pelo Resultado Líquido negativo ocorrido em 2021, estimando-se que no final do triénio se atinja a cobertura total dos prejuízos acumulados em anos anteriores.

Handwritten signatures and initials:
 A.
 P.
 B.

Quadro 13 – Mapa de Fluxos de Caixa

Demonstração de Fluxos de Caixa	2019	2020	2021	2022 E	2023 P	2024 P	2025 P
Unid €							
Fluxos de caixa das atividades operacionais - método direto							
Recebimentos de clientes	0	9 864	258 575	1 660 158	2 205 114	2 425 278	2 312 087
Pagamentos a fornecedores	-2 267 036	-3 142 932	-1 403 303	-1 477 570	-1 530 290	-1 200 063	-1 161 570
Pagamentos a pessoal	-419 932	-459 257	-759 350	-809 160	-1 118 870	-1 167 563	-1 209 451
Caixa gerada pelas operações	-2 686 968	-3 592 325	-1 904 078	-626 572	-444 045	57 652	-58 935
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento	-1 438	-31 504	-31 406	28 538	-1 914	-4 976	-36 369
Outros recebimentos/pagamentos	3 105 419	2 747 391	1 721 896	698 946	82 100	-231 339	-215 967
Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)	417 012	-876 438	-213 588	100 912	-363 858	-178 663	-311 271
Fluxos de caixa das atividades de investimento							
Pagamentos respeitantes a:							
Ativos Fixos Tangíveis	-867 399	-1 734 309	-1 738 907	-1 659 007	-539 739	-242 387	-252 765
Ativos Intangíveis	0	-127 097	-68 732	-889 751	-640 358	-571 719	-553 577
Recebimentos provenientes de:							
Ativos Tangíveis	0	6 123 332	55 181	1 357 964	669 306	604 443	641 343
Subsídios ao Investimento	705 313	603 711	1 373 308	793 402	134 385	89 566	0
Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)	-162 087	4 865 637	-379 149	-397 392	-376 406	-120 097	-164 998
Fluxos de caixa das atividades de financiamento							
Recebimentos provenientes de:	0	0	0	0	0	0	0
Pagamentos respeitantes a:	0	0	0	0	0	0	0
Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)	0	0	0	0	0	0	0
Varição de caixa e seus equivalentes (1+2+3)	254 925	3 989 198	-592 738	-296 480	-740 264	-298 760	-476 269
Caixa e seus equivalentes no início do período	368 651	623 577	4 612 775	4 020 037	3 723 557	2 983 293	2 684 533
Caixa e seus equivalentes no fim do período	623 577	4 612 775	4 020 037	3 723 557	2 983 293	2 684 533	2 208 264

Fruto do encaixe de receitas advindas da concessão da rede piloto em 2020, e também de alguma participação em ativos estratégicos por via de subsídios ao investimento do Fundo Ambiental e PO SEUR, essencialmente nos últimos anos, a empresa evidencia uma situação de tesouraria bastante favorável que lhe tem permitido, por um lado, suportar o prejuízo gerado pela atividade regulada, anteriormente descrito, e, por outro lado, investir para melhoria e otimização da estrutura interna e em novos ativos, alguns dos quais para concessionar e ter rentabilidade garantida a médio prazo. No caso das concessões, cujo investimento está evidenciado no triénio acima apresentado, o retorno está diluído por um período de 10 anos.

Para além disso, nesta demonstração de fluxos de caixa está considerado, durante o triénio, o investimento no Balcão Único Virtual, num total de 1 milhão de euros, para já financiado por receitas próprias, mas estão a ser desenvolvidos todos os esforços no sentido de obter cofinanciamento.

5.5.6 Endividamento

Fruto da política de financiamento seguida desde a sua constituição, a MOBI.E, S.A. não tem endividamento financeiro nem projeta que venha a ter.

5.6 Cumprimento de Orientações Específicas

5.6.1 Eficiência Operacional

A empresa deverá garantir em 2023 que o rácio dos gastos operacionais sobre o volume de negócios, excluídos os impactos decorrentes do cumprimento de imposições legais, devidamente fundamentados, será igual ou inferior ao verificado no ano de referência, neste caso 2022 (dado que o volume de negócios estimado é superior ao de 2019).

A eficiência operacional medida pelo peso dos gastos operacionais sobre o volume de negócios ao longo do triénio irá ter um comportamento positivo devido, por um lado, ao aumento significativo esperado do volume de negócios em resultado da cobrança das tarifas EGME em todo o triénio com uma evolução crescente na quantidade de carregamentos, das concessões existentes da rede piloto, das concessões de Hubs e PCURs do projeto PEES e também de novas concessões de postos de carregamento gerados pelos investimentos previstos e do desenvolvimento de novos serviço. Por outro lado, pela redução significativa dos gastos operacionais em algumas componentes, em virtude da entrada da fase plena de mercado da mobilidade elétrica, o que permite à empresa deixar de suportar custos que estavam associados ao funcionamento da rede durante o período transitório.

Adicionalmente, a racionalização de gastos proporcionada pela entrada dos novos quadros no final de 2020 e o desenvolvimento da nova Plataforma de Gestão da rede Mobi.E permitirá à empresa continuar a desenvolver novos serviços que proporcionarão mais receita e geram, ao mesmo tempo, poupanças nos gastos operacionais, designadamente com o funcionamento da Plataforma.

5.6.2 Plano de Redução de Custos (PRC)

Em 2023, devem ser iguais ou inferiores ao valor registado em 2022, conforme estabelecido para a avaliação de eficiência operacional, no caso dos seguintes gastos:

a) gastos com o pessoal, excluído os relativos a órgãos sociais, corrigidos dos impactos do cumprimento de disposições legais, de indemnizações por rescisão e das valorizações remuneratórias que sejam obrigatórias, bem como do efeito do absentismo;

O Despacho n.º 290/2020 – SET, de 19 de junho, que aprovou o PAO 2020–2022 da empresa veio autorizar a empresa a reforçar os seus quadros com 9 elementos. Atendendo à conjuntura de pandemia e ao facto de a autorização ter sido recebida no início do período de férias do Verão, obrigou a prolongar por quase todo o 2º semestre de 2020 a contratação dos novos quadros, alguns sujeitos à obrigatoriedade legal de pré-aviso para rescindirem os seus anteriores contratos de trabalho. A evolução crescente dos gastos com pessoal em 2020 e 2021 reflete, assim, a gradual contratação durante o 2º semestre de 2020, respeitando integralmente os pressupostos financeiros subjacentes à autorização. A DUE com a aprovação do PAO 2021–2023 veio limitar o valor dos gastos com pessoal (órgãos sociais e restante pessoal) a cerca de 828 mil euros, valor que se estima para fecho de 2022, ao qual se acresceu o aumento salarial permitido de 0,9% a 1 de janeiro de 2022. Para os anos subsequentes de 2023 a 2025 prevê-se um aumento com base nos valores de inflação e também a admissão de 8 novos quadros, conforme detalhado em anexo específico com a análise custo-benefício.

b) Conjunto dos encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, os associados à frota automóvel (rendas/amortizações, inspeções, seguros, portagens, combustível e/ou eletricidade, manutenção, reparação, pneumáticos, taxas e impostos) e dos encargos com contratação de estudos, pareceres e consultadoria.

Tendo em conta os objetivos estratégicos da empresa e as tendências de crescimento do mercado e da empresa, a MOBI.E deverá aumentar as despesas com deslocações, ajudas de custo e alojamento, maioritariamente, pelo foco que será dado ao Eixo da internacionalização, necessita de uma viatura de serviço adicional em regime “AOV” para dar suporte ao crescimento da atividade e também tem necessidade de aumentar os seus encargos com estudos e, consultorias, especialmente inerentes a consultadoria jurídica e técnica no âmbito do Regulamento Europeu e da Cibersegurança. Em anexo encontra-se detalhada esta necessidade de exceção ao cumprimento desta orientação específica.

Quadro 14 – PRC

PRC - Plano de Redução de Custos	2025 P	2024 P	2023 P	2022 E	2021	2020	2019	Var. 23/22	
								Valor	%
(1) CMVMC	0	0	0	0	0	0	0	0	-
(2) FSE	947 370	967 662	1 257 527	1 261 609	1 148 306	2 002 597	1 834 676	-4 081	-0,3%
(3) Gastos com o Pessoal	1 238 449	1 197 387	1 194 333	833 371	839 906	459 489	431 927	360 962	43,3%
(4) Impactos decorrentes de fatores excecionais ^{a)}			0	0	0	0	0	0	-
[5] Gastos Operacionais para efeitos de comparabilidade da eficiência operacional = (1)+(2)+(3)-(4)	2 185 819	2 165 049	2 451 860	2 094 980	1 988 212	2 462 086	2 266 603	356 880	17,0%
(6) Volume de Negócios (VN)	2 958 025	2 851 836	2 747 689	1 830 127	1 396 219	264 927	0	917 562	50,1%
(7) Indemnizações Compensatórias (conforme Contrato Serv. Público)	0	0	0	0	0	0	0	0	-
(8) Impacto na receita decorrente de fatores excecionais ^{a)}	0	0	0	0	0	0	0	0	-
(9) Volume de negócios para efeitos de comparabilidade = (6)+(7)-(8)	2 958 025	2 851 836	2 747 689	1 830 127	1 396 219	264 927	0	917 562	50,1%
(10) Peso dos Gastos/VN = (5)/(9)	73,9%	75,9%	89,2%	114,5%	142,4%	929,3%	-	0	-22,0%
(i) Gastos com Deslocações e Alojamento	50 000	35 000	25 000	5 401	6 237	2 806	10 440	19 599	362,9%
(ii) Gastos com Ajudas de custo	4 000	4 000	4 000	4 000	0	0	1 671	0	0,0%
(iii) Gastos associados à frota automóvel ^{b)}	29 803	29 647	29 504	25 214	17 561	16 829	16 893	4 290	17,0%
(iv) Encargos com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria	194 790	240 790	260 110	216 292	228 039	212 751	89 463	63 818	29,5%
(11) TOTAL = (i) + (ii) + (iii) + (iv)	278 593	309 437	338 614	250 907	251 837	232 387	118 466	87 707	35,0%

a) Os impactos excecionais decorrentes designadamente da crise geopolítica deverão ser devidamente justificados e discriminados (se aplicável).

b) Os gastos com as viaturas deverão incluir: rendas/amortizações, inspeções, seguros, portagens, combustíveis e/ou eletricidade, manutenção, reparação, pneumáticos, taxas e impostos.

5.6.3 Prazo Médio de Pagamentos

A empresa em 2021 apresentou um Prazo Médio de Pagamentos (“PMP”) inferior a 30 dias, estimando-se a sua manutenção para 2022 e o próximo triénio, não se prevendo a existência de dívidas vencidas.





6 ANEXO 1 – FICHAS DE INVESTIMENTO

6.1 Projeto 1: Nova Plataforma de Gestão da rede Mobi.E

Ficha de Projeto de Investimento

Projeto	Desenvolvimento de uma Nova Plataforma de Gestão da rede Mobi.E	Prazo de Execução (meses)	Área Responsável
Subprojeto	*		
Justificação do Projeto	Modernização da plataforma de gestão da rede Mobi.E., assegurando a monitorização em tempo real do estado global da rede e respetivos equipamentos (postos de carregamentos), permitindo o seu controlo e gestão de forma centralizada e o conhecimento do estado de cada local e ponto de carregamento (tomada) através de um <i>dashboard</i> . Cumprimento do disposto na RCM nº 41/2020, de 6 de junho.	15	Operacional

Montante estimado com execução			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento Prevista	Receitas Próprias	POSEUR	Fundo Ambiental	Empréstimos DGTf	Dotações de Capital	Outro
2021	2022	2023								
- €	553 900,00 €	158 100,00 €	712 000,00 €		15,0%	85,0%		-	-	-

Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos		Prioridade do Projeto	
	Sociais		Baixa	
	Estruturantes	Aumentar a fiabilidade do funcionamento da rede MOBI.E.	Média	
	Legais	Permitir à MOBI.E, S.A cumprir as suas funções enquanto EGME.	Alta	X
	Outros		Urgente	

Identificação dos trabalhos mais relevantes	2021	Procedimentos contratuais	Resumo da análise custo-benefício	ROI	TIR	VAL	PAYBACK	OUTRO
	2022	Implementação e desenvolvimento.						
	2023	Fim de desenvolvimento e início de manutenção.		-	-	-	-	-

Riscos	Observações
	Projeto aprovado pela RCM nº 41/2020.
	Autorização pela Portaria de Extensão de Encargos nº 280/2021 de 13 de julho, que inclui também 500 045€ de manutenção da plataforma, aos quais acresce IVA à taxa legal em vigor.
	Contrato outorgado em janeiro de 2022.

6.2 Projeto 2: Balcão Único Virtual

Ficha de Projeto de Investimento

Projeto	Desenvolvimento do Balcão Único Virtual	Prazo de Execução (meses)	Área Responsável
Subprojeto			
Justificação do Projeto	Constituir-se a interface digital única que permita tratar todos os processos relativos à mobilidade elétrica (desde licenciamentos, autorizações, até à contratação de serviços), cumprimento o disposto na RCM nº 41/2020, de 6 de junho.	18	Operacional

Montante estimado com execução			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento Prevista	Receitas Próprias	POSEUR	Fundo Ambiental	Empréstimos DGTF	Dotações de Capital	Outro
2023	2024	2025								
200 000 €	400 000 €	400 000 €	1 000 000 €		100,0%	-	-	-	-	-

Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos		Prioridade do Projeto	
	Sociais	Criar um balcão único virtual (um portal da rede de mobilidade elétrica) onde todos os interessados, Autoridades, CEME, OPC, UVE, etc. possam convergir para tratar dos trâmites relacionados com a rede de mobilidade elétrica.	Baixa	
	Estruturantes	Integrar e simplificar procedimentos, criando maior eficiência.	Média	
	Legais	Permitir à MOBI.E, S.A cumprir as suas funções enquanto EGME.	Alta	X
	Outros		Urgente	

Identificação dos trabalhos mais relevantes	2023	Início do projeto.	Resumo da análise custo-benefício	ROI	TIR	VAL	PAYBACK	OUTRO
	2024	Desenvolvimento do projeto.		-	-	-	-	-
	2025	Conclusão da fase de desenvolvimento.		-	-	-	-	-

Riscos	Observações
	Projeto aprovado pela RCM nº 41/2020.
	Projeto em fase embrionária de conceção, procurando oportunidades inerentes a fontes de financiamento para o seu avanço.
	Projeto Simplex.

7 ANEXO 2 – DUE SOBRE A APROVAÇÃO DO PAO 2022-2024

DELIBERAÇÃO SOCIAL UNÂNIME POR ESCRITO

Aos 11 dias do mês de março de 2022, de acordo com a vontade expressa pelo Estado, devidamente representado por Lara Margarete Brás da Silva, nos termos do Despacho de 10 de março de 2022 proferido pelo Senhor Secretário de Estado do Tesouro e pelo Senhor Secretário de Estado da Mobilidade, na qualidade de acionista único da MOBI.E, S.A., sociedade com sede na Rua Engenheiro Frederico Ulrich, 2650, em Maia, com o N.I.P.C. 509 767 605, e capital social de 50.000 euros, ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 54.º do Código das Sociedades Comerciais, é tomada a seguinte deliberação social unânime por escrito:

Aprova-se, nos termos dos artigos 37.º e 39.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua atual redação, o Plano de Atividades e Orçamento para 2022-2024 da MOBI.E, S.A., autorizando-se o aumento em 2022 face a 2021 dos encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, e os associados à frota automóvel, em 4,4 mil euros.

A presente deliberação deverá ser passada ao livro de atas da Assembleia Geral da Sociedade.

A representante do Acionista Estado,



Assinado por Lara Margarete
Brás da Silva
Identificação: 9412018514
Data: 2022-03-11 às 10:05:45

8 ANEXO 3 – DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS PREVISIONAIS E PRC POR TRIMESTRE EM 2023

8.1 Plano de Redução de Custos (PRC) Por Trimestre

PRC - Plano de Redução de Custos	Unid €				
	31. dez 2023	30. set 2023	30. jun 2023	31. mar 2023	2022 E
(1) CMVMC	0	0	0	0	0
(2) FSE	1 257 527	1 023 383	794 383	374 539	1 261 609
(3) Gastos com o Pessoal	1 194 333	860 074	599 429	263 238	833 371
(4) Impactos decorrentes de fatores excepcionais ^{a)}	0	0	0	0	0
(5) Gastos Operacionais para efeitos de comparabilidade da eficiência operacional = (1)+(2)+(3)-(4)	2 451 860	1 883 457	1 393 813	637 778	2 094 980
(6) Volume de Negócios (VN)	2 747 689	1 942 100	1 214 480	559 257	1 830 127
(7) Indemnizações Compensatórias (conforme Contrato Serv. Público)	0	0	0	0	0
(8) Impacto na receita decorrente de fatores excepcionais ^{a)}	0	0	0	0	0
(9) Volume de negócios para efeitos de comparabilidade = (6)+(7)-(8)	2 747 689	1 942 100	1 214 480	559 257	1 830 127
(10) Peso dos Gastos/VN = (5)/(9)	89,2%	97,0%	114,8%	114,0%	114,5%
(i) Gastos com Deslocações e Alojamento	25 000	20 000	15 000	5 000	5 401
(ii) Gastos com Ajudas de custo	4 000	3 000	2 000	1 000	4 000
(iii) Gastos associados à frota automóvel ^{b)}	29 304	22 644	15 785	8 102	25 214
(iv) Encargos com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria	280 110	215 833	151 555	75 778	216 292
(11) TOTAL = (i) + (ii) + (iii) + (iv)	338 614	261 477	184 340	89 879	250 907

- a) Os impactos excepcionais decorrentes designadamente da crise geopolítica deverão ser devidamente justificados e discriminados (se aplicável).
b) Os gastos com as viaturas deverão incluir: rendas/amortizações, inspeções, seguros, portagens, combustíveis e/ou eletricidade, manutenção, reparação, pneumáticos, taxas e impostos.

8.2 Demonstração de Resultados Previsional Por Trimestre

Demonstração de Resultados	Unid €				
	2022 E	31.mar 2023	30.jun 2023	30.set 2023	31.dez 2023
Vendas e serviços prestados	1 830 127	559 257	1 214 480	1 942 100	2 747 689
Subsídios à exploração	421 554	0	0	0	0
Fornecimento e serviços externos	-1 261 609	-374 539	-794 383	-1 023 383	-1 257 527
Gastos com pessoal	-833 371	-263 238	-599 429	-860 074	-1 194 333
Aumentos/reduções de justo valor	0	0	0	0	0
Outros rendimentos e ganhos	602 875	236 089	466 439	744 184	1 021 823
Outros gastos e perdas	-3 000	0	0	0	0
Resultados antes de depreciações e gastos de financiamento (EBITDA)	756 576	157 569	287 106	802 827	1 317 652
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-738 612	-288 651	-571 324	-928 815	-1 286 115
Resultado Operacional (antes de gastos de financiamento e impostos)	17 964	-131 082	-284 218	-125 988	31 537
Juros e gastos similares suportados	0	0	0	0	0
Resultado Antes de Impostos	17 964	-131 082	-284 218	-125 988	31 537
Imposto sobre o Rendimento do Período	-4 325	0	0	0	-9 209
Resultado Líquido do Período	13 639	-131 082	-284 218	-125 988	22 327

8.3 Balanço Previsional por Trimestre

Balanço	Unid €				
	2022 E	31.mar 2023	30.jun 2023	30.set 2023	31.dez 2023
ATIVO					
Ativo não corrente	5 196 283	5 042 267	5 110 666	4 786 980	4 464 116
Ativos fixos tangíveis	3 887 848	3 750 708	3 594 795	3 330 731	3 067 108
Ativos intangíveis	849 174	901 414	1 154 253	1 138 576	1 122 899
Outros ativos financeiros	8 566	9 707	11 236	12 378	13 900
Outras contas a receber	332 391	267 897	237 839	192 753	147 667
Ativos por impostos diferidos	118 303	112 542	112 542	112 542	112 542
Ativo corrente	4 215 139	3 723 946	3 329 387	3 338 315	3 417 072
Clientes	141 694	142 282	181 022	205 915	237 882
Estado e outros entes públicos	154 471	20 195	52 396	581	0
Outras contas a receber	180 485	180 485	180 485	180 568	180 652
Diferimentos	14 932	13 560	11 952	10 344	15 245
Caixa e depósitos bancários	3 723 557	3 367 424	2 903 532	2 940 907	2 983 293
Total Ativo	9 411 422	8 766 213	8 440 053	8 125 295	7 881 188
CAPITAL PRÓPRIO e PASSIVO					
Capital Próprio					
Capital Realizado	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Reservas	21 172	21 172	21 172	21 172	21 172
Resultados transitados	-224 398	-210 759	-210 759	-210 759	-210 759
Outras variações no Capital Próprio	3 134 505	2 947 995	2 872 183	2 652 764	2 433 429
Resultado Líquido do Período	13 639	-131 082	-284 218	-125 988	22 327
Total Capital Próprio	2 994 918	2 677 326	2 448 378	2 387 189	2 316 170
Passivo					
Passivo não corrente	749 462	665 819	654 495	595 415	549 590
Outras contas a pagar	749 462	665 819	654 495	595 415	549 590
Passivo corrente	5 667 042	5 423 068	5 337 180	5 142 691	5 015 428
Fornecedores	359 023	146 860	156 613	96 335	97 254
Estado e Outros Entes Públicos	30 520	40 675	75 254	82 692	96 137
Outras contas a pagar	536 750	555 136	574 728	584 366	594 027
Diferimentos	4 740 748	4 680 397	4 530 586	4 379 298	4 228 010
Total do Passivo	6 416 504	6 088 888	5 991 675	5 738 106	5 565 018
Total do Capital Próprio e Passivo	9 411 422	8 766 213	8 440 053	8 125 295	7 881 188

8.4 Demonstração de Fluxos de Caixa Previsional por Trimestre

Demonstração de Fluxos de Caixa	2022 E	Unid €			
		31.mar 2023	30.jun 2023	30.set 2023	31.dez 2023
Fluxos de caixa das atividades operacionais - método direto					
Recebimentos de clientes	1 660 158	426 257	930 584	1 523 436	2 205 114
Pagamentos a fornecedores	-1 477 570	-421 825	-923 548	-1 244 212	-1 530 290
Pagamentos a pessoal	-809 160	-236 430	-520 734	-800 646	-1 118 870
Caixa gerada pelas operações	-626 572	-231 998	-513 698	-521 421	-444 045
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento	28 538	0	-1 043	-1 623	-1 914
Outros recebimentos/pagamentos	698 946	134 870	151 431	167 513	82 100
Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)	100 912	-97 128	-363 310	-355 532	-363 858
Fluxos de caixa das atividades de investimento					
Pagamentos respeitantes a:					
Ativos Fixos Tangíveis	-1 659 007	-394 548	-518 317	-539 586	-539 739
Ativos Intangíveis	-889 751	-106 723	-449 093	-544 726	-640 358
Recebimentos provenientes de:					
Ativos Tangíveis	1 357 964	242 265	376 310	522 808	669 306
Subsídios ao Investimento	793 402	0	134 385	134 385	134 385
Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)	-397 392	-259 006	-456 715	-427 118	-376 406
Fluxos de caixa das atividades de financiamento					
Recebimentos provenientes de:					
Pagamentos respeitantes a:					
Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)	0	0	0	0	0
Variação de caixa e seus equivalentes (1+2+3)	-296 480	-356 134	-820 025	-782 650	-740 264
Caixa e seus equivalentes no início do período	4 020 037	3 723 557	3 723 557	3 723 557	3 723 557
Caixa e seus equivalentes no fim do período	3 723 557	3 367 424	2 903 532	2 940 907	2 983 293

8.5 Notas Explicativas aos Fluxos Projetados

Recebimentos de clientes – Prazo médio de recebimentos (“PMR”) de 30 dias para faturação inerente a Tarifa EGME e novos negócios, sendo as faturas emitidas no início do mês seguinte ao período a que é devido com IVA à taxa normal em vigor.

Pagamentos a fornecedores – Prazo médio de pagamentos (“PMP”) até 30 dias para gastos em fornecimentos e serviços externos e outros gastos. Taxa de IVA normal aplicada aos gastos, exceto para renda de escritório e afins isentos, deslocações e estadas e seguros.

Pagamentos a pessoal – Os colaboradores recebem os seus vencimentos dentro do mês a que respeitam, com subsídios de férias e de Natal, em junho e novembro, respetivamente, ficando somente pendente para o mês seguinte os pagamentos inerentes a encargos com pessoal.

Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento (“IRC”) – Esta rubrica contempla o valor de IRC do período anterior com os impactos do benefício do CFEI II utilizado em 2022, 2023 e 2024, do benefício inerente a prejuízos fiscais de anos anteriores e valor de Pagamentos por Conta (“PPC”) pagos em julho, setembro e dezembro.

Outros recebimentos / pagamentos – Esta rubrica contempla recebimentos ou pagamentos de IVA (efeitos de 3 meses após a data dos documentos para reembolsos e de 2 meses para pagamentos), subsídios à exploração, quando existam, garantias prestadas por clientes no âmbito do Regulamento da Mobilidade Elétrica e outros afins não enquadráveis nas restantes rubricas.

Pagamentos respeitantes a Ativos Tangíveis – Os pagamentos a fornecedores de imobilizado têm um prazo médio até 30 dias, onde se aplica IVA à taxa normal.

Pagamentos respeitantes a Ativos Intangíveis – Os pagamentos dos outros ativos intangíveis com IVA à taxa normal estão de acordo com as datas previstas para a sua realização com o mesmo PMP dos ativos anteriores.

Recebimentos provenientes de Ativos Intangíveis – A faturação a clientes inerente à nova concessão de ativos tangíveis terá um PMR de 30 dias, sendo emitidas no primeiro dia do mês com periodicidade trimestral, com IVA à taxa normal.

Subsídios ao Investimento – Recebimentos provenientes de subsídios do PO SEUR para compartilhar investimentos referentes a 85% do valor da plataforma (investimento intangível em 2023), com estimativa de recebimentos alinhados com os pagamentos referidos anteriormente, preferencialmente no formato de contrarreembolso. Esta comparticipação incide sobre valores sem IVA.