



# PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO

## 2020 - 2022

## Índice

1	Apresentação e Enquadramento .....	5
1.1	Apresentação da Empresa .....	5
1.2	Missão, Visão e Valores .....	5
1.2.1	Missão .....	5
1.2.2	Visão .....	5
1.2.3	Valores .....	6
1.3	Estrutura Organizacional .....	6
2	Pressupostos de Referência .....	6
2.1	Diretrizes para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão .....	6
2.2	Indicadores macroeconómicos .....	7
2.3	Linhas diretoras do PAO 2020 .....	8
3	Estratégia e objetivos .....	8
3.1	Objetivos estratégicos .....	8
3.2	Estratégia para o triénio 2020-2022 .....	9
3.2.1	Eixo 1 – Qualidade .....	9
3.2.2	Eixo 2 – Cooperação .....	10
3.2.3	Eixo 3 – Eficiência .....	10
4	Instrumentos de Planeamento e Controlo .....	10
5	Plano de Investimentos .....	11
6	Plano de Atividades e Orçamento 2020-2022 .....	13
6.1	Enquadramento .....	13
6.2	Situação Atual da Rede Mobi.E .....	15
6.3	Perspetivas futuras para a evolução da Rede Mobi.E .....	16
6.4	Atividade da MOBI.E, S.A. ....	16
6.4.1	Obrigações decorrentes do Regulamento de Mobilidade Elétrica .....	16

6.4.2	Obrigações enquanto concedente .....	20
6.4.3	Promoção da rede Mobi.E .....	20
6.4.4	Internacionalização da Rede Mobi.E .....	20
6.4.5	Desenvolver negócios assessoriais à rede Mobi.E .....	21
6.4.6	Obrigações legais decorrentes de pertencer ao Setor Empresarial do Estado .....	21
6.5	Riscos associados à atividade da MOBI.E, S.A. ....	21
6.5.1	Insuficiência de Recursos Humanos .....	21
6.5.2	Excessiva dependência de terceiros .....	22
6.6	Gestão Económico Financeira .....	23
6.6.1	Receitas Operacionais.....	23
6.6.2	Gastos Operacionais .....	25
6.6.3	Recursos Humanos .....	25
6.6.4	Fornecimentos e Serviços Externos.....	28
6.6.5	Projeções Económico Financeiras .....	30
6.6.6	Endividamento.....	32
6.7	Modelo de Financiamento.....	32
6.8	Cumprimento de Orientações Específicas.....	33
6.8.1	Eficiência Operacional .....	33
6.8.2	Plano de Redução de Custos (PRC).....	33
7	ANEXO 1 - Análise Custo-Benefício.....	35
8	ANEXO 2 – Ficha de Investimento .....	38
9	ANEXO 3 – Mapa de Pessoal Aprovado.....	39

## Índice de Figuras

Figura 1 - Organograma .....	6
Figura 2 – Eixos Estratégicos.....	9
Figura 3 – Modelo de funcionamento da Mobilidade Elétrica.....	17

## Índice de Quadros

Quadro 1 – Indicadores Macroeconómicos .....	7
Quadro 2 – Plano de Investimentos .....	12
Quadro 3 – Fontes de Financiamento do Plano de Investimentos .....	12
Quadro 4 – Evolução da rede Mobi.E.....	15
Quadro 5 - Evolução da cobertura geográfica da Rede Mobi.E .....	15
Quadro 6 – Evolução de Receitas Operacionais da MOBI.E, S.A.....	25
Quadro 7 – Recursos Humanos .....	27
Quadro 8 – Gastos com Pessoal novas contratações.....	27
Quadro 9 – Fornecimentos e Serviços Externos.....	28
Quadro 10 – Demonstração de Resultados.....	30
Quadro 11 – Balanço .....	31
Quadro 12 – Mapa de Fluxos de Caixa .....	32
Quadro 13 – Necessidades de Financiamento 2020 .....	33
Quadro 14 - PRC .....	34
Quadro 15 – Volume de Negócios Ajustado .....	34
Quadro 16 – Análise Custo Benefício .....	37
Quadro 17 – Apoio Fundo Ambiental.....	37

## 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 nº 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.

### 1.2.3 Valores

- M** **udança** – a MOBI.E, S.A. está associada ao processo de transformação que assegure uma mobilidade mais sustentável para a sociedade;
- O** **rientação para o mercado** – a MOBI.E, S.A. está permanentemente atenta às necessidades do mercado;
- B** **em fazer e servir** – a MOBI.E, S.A. tem como desígnio fazer bem o que se propõe, de forma a servir cada vez melhor os seus *stakeholders*;
- I** **novação** – a MOBI.E, S.A. está em constante renovação, procurando e desenvolvendo as soluções que, em cada momento, melhor respondam às necessidades do mercado;
- É** **tica e Transparência** – a MOBI.E, S.A. rege-se por uma conduta que privilegia os mais elevados padrões éticos, executando as suas ações de forma transparente e íntegra.

### 1.3 Estrutura Organizacional

Os atuais membros do Conselho de Administração foram nomeados através de Deliberação Social Unânime em 25 de julho de 2019 para o triénio 2019-2021. Este novo Conselho de Administração, com base, na microestrutura existente, definiu o modelo organizacional possível, de forma a aumentar a eficiência da empresa.

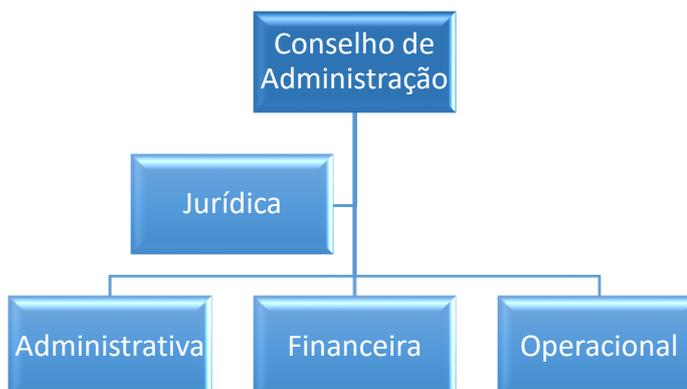


Figura 1 - Organograma

## 2 Pressupostos de Referência

### 2.1 Diretrizes para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão

Os Instrumentos Previsionais de Gestão (IPG) da MOBI.E, S.A. são constituídos pelo Plano de Atividades e Orçamento e as Demonstrações Financeiras Previsionais para o triénio 2020-2022, foram preparados em observância das diretrizes definidas pelo acionista.

Nos termos do Regime Jurídico do Setor Empresarial do Estado, publicado pelo Decreto-Lei nº 133/2013, de 3 de outubro, as orientações específicas para a preparação dos IPG foram definidas pela DGTF, através do ofício-circular nº 3658 de 26 de setembro de 2019.

Como principais orientações destacam-se as seguintes recomendações:

- i. A melhoria da eficiência operacional, traduzida na manutenção ou redução do peso dos gastos operacionais sobre o volume de negócios;
- ii. A contenção dos gastos com pessoal;
- iii. A contenção no crescimento do endividamento remunerado corrigido de aumentos de capital e líquido do financiamento de novos investimentos com expressão material;
- iv. Que as novas atividades e os novos investimentos sejam sustentados em análises de custo-benefício demonstrativas da racionalidade económica.

Considerando que em 2018 a MOBI.E, S.A. foi incluída na lista do Instituto Nacional de Estatística (“INE”) referente às entidades reclassificadas no perímetro das Administrações Públicas, como Entidade Pública Reclassificada (“EPR”), como entidade equiparada Serviço e Fundo Autónomo (“SFA”), têm vindo a ser aplicadas à MOBI.E, S.A., desde janeiro de 2018, medidas com impacto relevante no controlo e execução orçamental. Desta forma, a elaboração do presente documento teve também em conta as instruções para preparação do Orçamento de Estado 2020, constantes na circular nº 1393 da Direção Geral do Orçamento (“DGO”).

## 2.2 Indicadores macroeconómicos

De acordo com o ofício-circular nº 3658 de 26 de setembro de 2019 emitido pela da DGTF, os indicadores macroeconómicos considerados na elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão são os constantes do seguinte quadro.

*Quadro 1 – Indicadores Macroeconómicos*

PIB e Componentes da Despesa (em termos reais)	2020	2021	2022
<b>PIB</b>	<b>1,9</b>	<b>2,0</b>	<b>2,0</b>
Consumo Privado	1,8	2,0	1,9
Consumo Público	0,6	0,5	0,5
Investimento (FBCF)	4,9	4,5	4,5
Exportação de Bens e Serviços	3,8	3,7	3,9
Importação de Bens e Serviços	3,9	3,9	3,9
<b>Evolução dos Preços</b>			
IPC	1,4	1,5	1,4

Fonte: Ofício-Circular nº 3658 da DGTF

## 2.3 Linhas diretoras do PAO 2020

Seguindo as instruções do Governo, a MOBI.E, S.A. teve nos últimos quatro anos como principal atividade a criação da rede piloto de postos de carregamento para a Mobilidade Elétrica (“ME”).

O ano de 2020 marcará uma nova era para a atividade da empresa com o arranque pleno da fase de comercialização da energia consumida na rede Mobi.E e, conseqüentemente, transferindo o foco da sua atividade principal, nos termos da lei, como EGME.

Tratando-se de um mercado novo é expeável e desejável, atendendo aos compromissos internacionais assumidos em termos de descarbonização da economia, que nos primeiros anos se registem taxas de crescimento muito superiores aos indicadores macroeconómicos de referência para a elaboração das projeções financeiras do PAO 2020-2022.

Em coerência com estas expeativas a MOBI.E, S.A. necessitará durante este período de uma autorização especial que permita a empresa acompanhar a evolução do seu mercado exercendo de forma credível a sua atividade, tarefa manifestamente impossível com os atuais recursos.

Isto não invalida que não se tenha seguido na construção das projeções financeiras políticas de otimização de desempenho, procurando sempre atingir a eficiência operacional adaptada ao contexto particular de arranque do mercado da Mobilidade Elétrica que constitui o período das projeções das demonstrações financeiras deste documento.

A construção do PAO para 2020 obedeceu assim a duas grandes linhas diretoras:

- Garantir que 2020 é o ano de arranque da fase plena de mercado da ME;
- Que a MOBI.E, S.A ganha a autonomia necessária que permita executar de forma independente as suas funções de EGME conferindo assim credibilidade ao sistema.

## 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 e Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica 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 interoperacionalidade 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. Promover o alargamento da Rede de Mobilidade Elétrica, nomeadamente a sua expansão para espaços privados, quer de acesso público, quer de acesso privado;
4. Monitorizar o funcionamento da rede de mobilidade elétrica e respetivo impacto no país, disponibilizando a respetiva informação a todos os interessados;
5. Garantir a integração da Rede de Mobilidade Elétrica nacional nas várias redes e iniciativas internacionais, assegurando a interoperacionalidade do sistema nacional e o acesso dos utilizadores nacionais às diversas redes internacionais, nomeadamente às europeias;
6. Prestar um serviço de qualidade garantindo os mais elevados padrões de eficiência.

### 3.2 Estratégia para o triénio 2020-2022

Para o próximo triénio a estratégia da empresa assenta em três eixos principais.



*Figura 2 – Eixos Estratégicos*

#### 3.2.1 Eixo 1 – Qualidade

Nesta fase de arranque, a prestação de um serviço de qualidade é fundamental para garantir o sucesso e crescimento da rede Mobi.E, sendo um fator decisivo para a sua credibilização depois de um período de cerca de 10 anos de avanços e recuos.

- Prestar em tempo útil a informação 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.

### 3.2.2 Eixo 2 – Cooperação

Num mercado novo e que está rapidamente a desenvolver-se, a cooperação entre os diversos agentes é crucial para a afirmação da rede Mobi.E. A MOBI.E, S.A. enquanto entidade pública responsável pela criação da rede piloto de postos de carregamento e pelo desempenho das funções de EGME tem um *know how* e um posicionamento únicos que permitem naturalmente desempenhar o papel de integrador de forma independente e equidistante.

- Ser um agente facilitador do desenvolvimento da rede Mobi.E;
- Criar o Portal da Rede Mobi.E;
- Procurar ativamente soluções que permitam tornar a rede Mobi.E interoperável com outras redes internacionais.

### 3.2.3 Eixo 3 – Eficiência

As empresas do Setor Empresarial do Estado pelo facto de utilizarem recursos públicos deverão pautar a sua conduta por princípios de transparência e eficiência. Estes recursos públicos são escassos pelo que deverão ser geridos de forma a garantir que a sua utilização permite prestar à comunidade os melhores serviços possíveis.

- 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;
- Garantir a qualificação dos seus Recursos Humanos;
- Desempenhar as funções de EGME com competência e de forma transparente, garantindo o tratamento equitativo a todos os *stakeholders*.
- Desenvolver negócios assessoriais à rede Mobi.E, como consultoria, que lhe permitam rendibilizar o seu *know-how* e obter mais proveitos.

## 4 Instrumentos de Planeamento e Controlo

A MOBI.E, S.A. é uma empresa pública recente que apresenta uma grande escassez de Recursos Humanos, estruturada para fazer face à gestão do início de atividade, tendo estado focada essencialmente na criação da rede piloto de postos de carregamento.

Terminada esta fase importa dotar a empresa dos meios humanos que lhe permitam efetuar o planeamento e controlo da sua atividade.

Estes novos recursos serão afetos à área financeira, tendo em conta a pequena dimensão da empresa e terão por responsabilidade a prossecução dos objetivos e o cumprimento dos calendários e orçamentos definidos neste documento.

A monitorização do cumprimento dos objetivos terá uma periodicidade mensal, sendo trimestralmente elaborados relatórios que permitam analisar os desvios e definir as medidas corretivas que se justificarem.

Nos termos do RME, a MOBI.E, S.A. dispõe ainda de contabilidade analítica com a finalidade de segregar as contas respeitantes à atividade regulada função esta que terá de ser integrada no mecanismo de controlo.

## 5 Plano de Investimentos

A MOBI.E, S.A. conta terminar a execução física dos grandes investimentos para a criação da rede piloto de postos de carregamento até ao final de 2019, prevendo-se, contudo que a respetiva execução financeira se prolongue durante o 1º trimestre de 2020 (anexo 2 - ficha do investimento).

Estes investimentos foram aprovados pela RCM nº 49/2016 de 1 de setembro e objeto de duas candidaturas ao Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos (“POSEUR”) no montante global estimado de € 4,9 Milhões, envolvendo não só custos com a instalação dos equipamentos, como também, com novas funcionalidade no site, bem como a execução de um plano de comunicação para a promoção da rede piloto, tendo sido aprovadas com uma comparticipação genérica de 85%, sendo a contrapartida nacional (de cerca de € 0,8 Milhões) assegurada pelo Fundo Ambiental.

Em termos operacionais, o investimento mais importante será a criação do Portal da Rede de Mobilidade Elétrica, cujo desenvolvimento se deseja efetuar ao abrigo do Programa do Governo Simplex. Pretende-se que este portal se constitua como um balcão único virtual onde todos os interessados, Autoridades, CEME, OPC, UVE, etc. possam convergir para tratar dos tramites relacionados com a rede de Mobilidade Elétrica, licenciamentos, contratos, etc. Atendendo à complexidade e ao envolvimento de diversas entidades, o projeto deverá desenvolver-se ao longo do triénio.

Os restantes investimentos não são significativos e resumem-se à aquisição de postos de trabalho para os novos trabalhadores, aplicações e licenças de *software* que permitam melhorar a eficiência da empresa, bem como reposição de material que se vá degradando pelo seu uso normal.

Quadro 2 – Plano de Investimentos

Investimentos	Unid €					Δ 19/20
	2018	2019 P	2020 E	2021 E	2022 E	
<b>Ativos Tangíveis</b>	<b>340 783</b>	<b>705 312</b>	<b>2 104 965</b>	<b>20 000</b>	<b>20 000</b>	<b>198,4%</b>
<b>Equipamento Básico</b>	<b>313 288</b>	<b>700 206</b>	<b>1 942 363</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>177,4%</b>
Postos Carregamento (POSEUR)	282 573	632 941	1 237 187	0	0	95,5%
Postos Carregamento (Outros)	30 715	67 266	705 176	0	0	948,3%
<b>Equipamento Administrativo</b>	<b>27 495</b>	<b>5 106</b>	<b>162 602</b>	<b>20 000</b>	<b>20 000</b>	<b>3084,3%</b>
Mobiliário e outros equipamentos	14 667	0	81 301	20 000	20 000	-
Equipamento Informático	12 828	5 106	81 301	0	0	1492,2%
<b>Ativos Intangíveis</b>	<b>8 416</b>	<b>0</b>	<b>50 000</b>	<b>100 000</b>	<b>70 000</b>	<b>-</b>
Portal da Mobilidade Elétrica	0	0	50 000	100 000	70 000	-
Software Primavera	8 416	0	0	0	0	-
<b>Total</b>	<b>349 199</b>	<b>705 312</b>	<b>2 154 965</b>	<b>120 000</b>	<b>90 000</b>	<b>205,5%</b>

Na sequência dos compromissos assumidos junto do POSEUR, a MOBI.E, S.A. conta adjudicar a OPC o Concurso Público Internacional dos postos de carregamento normal, durante o 1º trimestre de 2020.

De acordo com as condições do concurso, a empresa vai obter uma receita extraordinária com a adjudicação (o preço base do concurso é de € 1.664.000) e não repetível no futuro que permitirá financiar uma parte substancial dos investimentos previstos em 2020, IVA incluído.

Quadro 3 – Fontes de Financiamento do Plano de Investimentos

Fontes de Financiamento	Unid €			Δ 19/20
	2020 E	2021 E	2022 E	
<b>Investimentos c/IVA</b>	<b>2 650 607</b>	<b>147 600</b>	<b>110 700</b>	<b>205,5%</b>
<b>Fontes de Financiamento</b>	<b>2 650 607</b>	<b>147 600</b>	<b>110 700</b>	<b>245,4%</b>
POSEUR	966 675	0	0	72,5%
Fundo Ambiental	19 932	147 600	110 700	-90,4%
Proveitos Concessão	1 664 000	0	0	-

## 6 Plano de Atividades e Orçamento 2020-2022

### 6.1 Enquadramento

O Programa para a Mobilidade Elétrica foi proposto pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 20/2009, de 20 de fevereiro, segundo a qual o Governo Português entendeu, no âmbito da execução do Plano Nacional de Ação para a Eficiência Energética, aprovado na Resolução do Conselho de Ministros n.º 80/2008, de 20 de maio, “criar condições para a massificação do veículo elétrico, garantindo uma infraestrutura adequada à evolução do parque de veículos elétricos e o desenvolvimento de um modelo de serviço que permita a qualquer cidadão ou organização o acesso a toda e qualquer solução de mobilidade elétrica fornecida por qualquer construtor de veículos elétricos”.

De acordo com o memorando assinado pelo Governo Português com a aliança Renault-Nissan, a infraestrutura prevista na RCM n.º 20/2009, de 20 de fevereiro, foi dimensionada em 1.350 pontos de carregamento, instalados em 25 municípios. Para tal, o Governo solicitou o desenvolvimento de uma solução tecnológica que englobasse não só os pontos de carregamento de veículos elétricos (VE), como também toda a componente de gestão da rede de carregamento e do negócio associado e, através do Decreto-Lei nº 39/2010, de 26 de abril, criou a Fase Piloto de Mobilidade Elétrica, a decorrer entre janeiro de 2010 e dezembro de 2012, que tinha como meta fundamental o desenvolvimento, a instalação e a operação em Portugal da referida infraestrutura, a qual se assumia única e centrada no utilizador.

O lançamento da Rede iria permitir acelerar a introdução de veículos elétricos no país, aproveitando os elevados níveis de energia renovável já presentes no mix energético nacional, bem como posicionar Portugal como a região do globo por excelência para o desenvolvimento, teste e introdução no mercado de soluções de mobilidade inteligente.

Em resposta à solicitação do Governo, um consórcio de entidades nacionais, liderado pela INTELI e composto pela EFACEC, a Novabase, a Critical Software e o CEIIA, apresentou uma solução tecnológica totalmente interoperável e concorrencial baseada no modelo de mobilidade MOBI.E, a qual viria a ser desenvolvida e implementada no âmbito da Fase Piloto da Mobilidade Elétrica.

O Decreto-Lei nº 39/2010, de 26 de abril, veio criar o primeiro enquadramento jurídico para o desenvolvimento das atividades de mobilidade elétrica em Portugal sendo o primeiro também a nível mundial. O modelo proposto está centrado em três tipologias de entidades: os operadores de pontos de carregamento (OPC), os comercializadores de eletricidade para a mobilidade elétrica (CEME) e a entidade gestora de operações da rede de mobilidade elétrica (EGME). Desta forma promove-se a concorrência nas atividades de operação de pontos de carregamento e comercialização de energia, enquanto que a atividade de gestão de operações é uma atividade regulada.

Cumprindo as orientações referidas, a 30 de abril de 2010 foi criada a SGORME - Sociedade Gestora de Operações da Rede de Mobilidade Eléctrica, S.A.. Esta sociedade, inicialmente, totalmente participada pela EDP Distribuição – Energia, S.A., passou a ser detida, em 2011, por esta última em 91% e pela INTELI – Inteligência em Inovação, Centro de Inovação, em representação do Estado Português, com 9%.

Esteve previsto, desde o início, que a SGORME tivesse como acionistas todas as empresas envolvidas no ecossistema da mobilidade elétrica. No entanto, devido ao facto de a EDP Distribuição deter uma participação maioritária, as restantes entidades nunca manifestaram qualquer interesse em entrar no capital acionista da sociedade.

A SGORME, S.A., no âmbito das suas atribuições, estabeleceu os contratos necessários para a comunicação dos postos de carregamento com o sistema central de gestão da rede, para a implementação de um *Call Center* de apoio aos utilizadores da rede e para o fornecimento de energia elétrica aos postos de carregamento. Estes contratos deveriam ser mantidos até ao final de 2012, altura em que a mobilidade elétrica passaria a funcionar em regime de mercado, e os contratos seriam transferidos para os operadores.

A alteração de Governo em 2011 veio congelar a implementação do projeto e a respetiva passagem para a fase de mercado. Em 2013, as matérias da mobilidade elétrica passaram para o Ministério do Ambiente, mais concretamente para a Secretaria de Estado da Energia, onde voltaram a ser consideradas prioritárias.

Neste enquadramento, foi publicado o Decreto-Lei nº 90/2014, de 11 de junho, que introduziu algumas alterações ao regime jurídico da mobilidade elétrica, mas que, no essencial, manteve as características do modelo português inicialmente definidas, com o foco no utilizador e a garantia da interoperabilidade de todo o sistema, num quadro de concorrência nas atividades de operação de postos de carregamento e de comercialização de energia para a mobilidade elétrica.

No decorrer de 2015 e 2016 foram publicadas as Portarias que regulamentam o referido decreto-lei. No final de 2015, com a mudança do Governo, a mobilidade elétrica, veio assumir uma importância estratégica, definida como desígnio nacional, mantendo-se no Ministério do Ambiente, mas transitando para a esfera da Secretaria de Estado da Mobilidade.

A Resolução do Conselho de Ministros nº 49/2016, de 8 de junho, veio determinar que a MOBI.E, S.A. deveria adquirir, instalar e ligar à rede os carregadores da 2.ª fase da rede piloto com o financiamento do POSEUR do Portugal 2020, sendo a comparticipação nacional assegurada pelo Fundo Ambiental.

## 6.2 Situação Atual da Rede Mobi.E

Conforme referido anteriormente, a rede pública de postos de carregamento de veículos elétricos – Rede MOBI.E - após ter sofrido, em 2011, uma interrupção do processo de implementação da fase piloto e posterior passagem para a fase de mercado, retomou esse processo em 2014.

Atualmente, Portugal tem uma rede pública de carregamento de veículos elétricos de acordo com o quadro seguinte.

Quadro 4 – Evolução da rede Mobi.E

2016		2017		2018		2019	
Pontos de carregamento							
1 226		1 362		1 553		1 739	
Postos de carregamento		Postos de carregamento		Postos de carregamento		Postos de carregamento	
495		546		647		718	
Carregamento normal	Carregamento Rápido						
473	22	495	51	584	63	644	74

Dentro dos projetos financiados pelo POSEUR a MOBI.E, S.A. prevê terminar a instalação de todos os postos de carregamento normais relativos à 1ª e 2ª fases da rede piloto e adjudicar durante o 1º trimestre de 2020, o respetivo Concurso Público Internacional para Operadores de Postos de Carregamento.

Em termos de cobertura geográfica, no final de 2019, a rede Mobi.E estava presente em 103 municípios de Portugal Continental, prevendo-se que no 1º trimestre de 2020 chegue a todos os Municípios, ou seja, a 278 municípios.

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

2015		2016		2017		2018		2019	
Municípios	Utilizadores Registados								
54	1 024	60	1 944	75	4 307	95	8 370	103	9 343

A utilização da rede Mobi.E tem vindo a acompanhar o aumento do número de veículos elétricos em Portugal. Ao longo do ano de 2018 foram efetuados cerca de 500 mil carregamentos na rede, contra os cerca de 230 mil registados no ano de 2017, tendo sido fornecidos cerca de 5 500 MWh, mais do que duplicando os 2 170 MWh de 2017.

Em 2019, realizaram-se 865 mil carregamentos (aumento de 76% face a 2018), com um consumo de cerca de 11 GWh de energia, o que corresponde a um aumento de 101%, valor muito superior ao aumento verificado no número de veículos elétricos.

A energia fornecida aos veículos elétricos desde o início da rede MOBI.E permitiu a realização de cerca de 133 milhões de Km em modo elétrico, que evitaram a emissão a rondar as 12 600 tonCO2.

### 6.3 Perspetivas futuras para a evolução da Rede Mobi.E

Com o início da fase de mercado do setor da mobilidade elétrica prevista para o 1º trimestre de 2020, os utilizados de veículos elétricos (UVE) passarão a suportar os custos associados a todos os carregamentos na rede Mobi.E, o que apenas acontece no caso dos Postos de Carregamento Rápido desde novembro de 2018 e nos Postos de Carregamento Normal geridos por operadores privados desde abril de 2019.

Esta nova fase será um catalisador para o aumento do interesse quer dos atuais OPC, quer de novos, pela exploração de Postos de Carregamento, uma vez que se torna possível obter de uma forma totalmente concorrencial o retorno dos investimentos efetuados com a instalação.

Este facto será ainda potenciado, pela aposta crescente quer do Estado (Programa de Apoio à Mobilidade Elétrica na Administração Pública, Programa de Incentivo à aquisição de Veículos Elétricos, Programa de Incentivo à Instalação de Postos de Carregamento Rápido), quer da consciencialização crescente dos cidadãos para esta opção.

Acresce que a regulamentação europeia impõe para os próximos anos aos construtores de automóveis fortes limites em matéria de emissões poluentes. De forma, a cumprirem estas metas, os construtores de automóveis serão obrigados a aumentarem a produção de veículos elétricos e, naturalmente, a disponibilidade de opções (modelos e marcas) desta gama aumentarão provocando naturalmente uma redução do preço destes veículos.

É, portanto, num cenário de crescimento acentuado e de mudança que se prevê que a atividade da MOBI.E, S.A. irá evoluir durante os anos mais próximos.

### 6.4 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.

Contudo, 2020 marcará o início de uma nova fase da atividade da empresa que obrigará necessariamente a adaptação interna para responder com eficiência aos novos desafios.

#### 6.4.1 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.

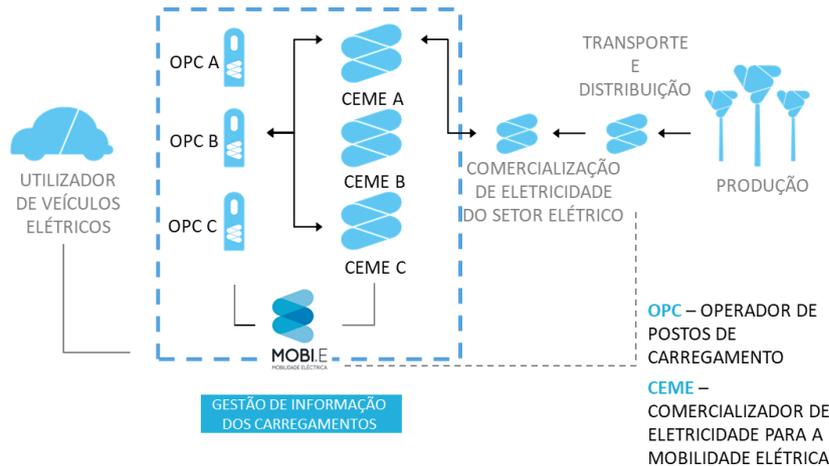


Figura 3 – Modelo de funcionamento da Mobilidade Elétrica

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 artº 95º, aprovado pela ERSE em 10 de outubro de 2019 e consistem, designadamente:

- a) Na imputação individualizada da energia de cada carregamento ao CEME aplicável, e ao Comercializador do Setor Elétrico (CSE), respetivo, se for o caso.
- b) Que, em cada carregamento realizado, o aprovisionamento de energia pelo CEME está assegurado de forma inequívoca;
- c) Que os sistemas desenvolvidos permitam a integração com os sistemas dos OPC e CEME;
- d) 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, 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;
- e) Na divulgação dos OPC existentes e respetivos postos de carregamento, bem como dos CEME com ofertas comerciais.
- f) Na separação contabilística e financeira das atividades desenvolvidas pela EGME que não se integrem na esfera da atividade sujeita a regulação económica pela ERSE;
- g) 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 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 Gestão de Operações da Mobilidade Elétrica independentemente dos 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 Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica 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 artº 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 artº 84º.

- Até 15 de março de cada ano, dados sobre autenticação de UVE, de acordo com o art.º 85.º.
- 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 89.º.
- Análise dos projetos pilotos que sejam apresentados à ERSE por qualquer entidade.

#### 6.4.2 Obrigações enquanto concedente

Para além destas obrigações legais enquanto EGME, a MOBI.E, S.A. terá ainda de efetuar, enquanto concedente, a gestão das concessões dos postos de carregamento relativos à rede piloto:

- 14 concessões de postos de carregamento rápido;
- 11 concessões de postos de carregamento normal.

Note-se que esta obrigação resulta dos compromissos assumidos pelas Autoridades Nacionais para a aprovação das candidaturas POSEUR, pelo que a MOBI.E, S.A. encontra-se obrigada a concessionar a operação dos postos de carregamento, por lotes, durante um período de 10 anos.

#### 6.4.3 Promoção da rede Mobi.E

No estágio de desenvolvimento precoce em que se encontra 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.

Neste âmbito, as candidaturas aprovadas pelo POSEUR preveem apoios para a promoção da rede Mobi.E que a empresa procurará utilizar no financiamento destas atividades de promoção durante o 1.º semestre de 2020. Contudo, estas ações deverão manter-se ao longo de todo o triénio, ajustadas à evolução e necessidades do mercado.

#### 6.4.4 Internacionalização da Rede Mobi.E

Um dos objetivos estratégicos definidos para a MOBI.E, S.A. é o de garantir a integração da Rede de Mobilidade Elétrica nacional nas várias redes e iniciativas internacionais, assegurando a interoperacionalidade do sistema nacional e o acesso dos utilizadores nacionais às diversas redes internacionais, nomeadamente às europeias.

Neste âmbito, atualmente, a Mobi.E participa em dois projetos europeus:

- CIRVE\_PT – Instalação de Postos de Carregamento Rápidos e garantir uma solução interoperável com os Postos de Carregamento Rápidos em Espanha;
- IDACS – Para assegurar a interoperabilidade dos sistemas dos Postos de Carregamento em vários países da União Europeia.

Contudo, com o crescimento expetável do mercado da Mobilidade Elétrica nos diversos países europeus é natural que os projetos de internacionalização e de interoperabilidade aumentem passando a ocupar uma parte mais significativa da atividade da empresa.

#### 6.4.5 Desenvolver negócios assessoriais à rede Mobi.E

O *know-how* da MOBI.E, S.A. é único. A nova estrutura organizacional irá permitir ter os recursos humanos para capitalizar este conhecimento, através de contratos de consultoria a terceiros.

Contudo, esta atividade será assessoria como forma de rentabilizar os recursos existentes e de promoção da marca Mobi.E, S.A..

#### 6.4.6 Obrigações legais decorrentes de pertencer ao Setor Empresarial do Estado

Cumprir as determinações legais a que está obrigada enquanto empresa integrante do SEE acrescida das obrigações específicas decorrentes de estar classificada como EPR, quer em termos de procedimentos e contratação pública, quer em termos de reportes, bem como nas exigentes regras de controlo orçamental.

### 6.5 Riscos associados à atividade da MOBI.E, S.A.

#### 6.5.1 Insuficiência de Recursos Humanos

O facto de ser uma empresa recente e ter estado focada na criação da rede piloto Mobi.E, a MOBI.E, S.A nunca dispôs de uma estrutura de RH dimensionada para as suas efetivas necessidades, o que tem prejudicado significativamente a sua capacidade de resposta e obrigado a uma excessiva dependência de terceiros para executar tarefas críticas para a sua atividade quer enquanto EGME, quer como EPR.

A equipa da MOBI.E, S.A., para além do seu Conselho de Administração que, devido à reduzida dimensão da equipa, é responsável por muito trabalho técnico, é composta por apenas quatro elementos:

- 1 Assessor do Conselho de Administração/Responsável de Contratos;
- 1 Coordenador de Sistemas e Mobilidade;
- 1 Coordenador de *Intelligence* e Monitorização da Rede;
- 1 Assistente Administrativo da Administração.

Esta estrutura mínima foi criada para responder à fase inicial onde a prioridade estava na criação da rede piloto Mobi.E, com a entrada na fase comercial desta rede, as exigências em termos de capacidade de resposta, de celeridade e qualidade irão tornar-se significativamente maiores, conforme imposto, no que respeita à atividade regulada pela recente revisão do RME e acima descrita no ponto 6.4.1, ao mesmo tempo que, naturalmente, a sua operação também vai gradualmente adquirindo uma maior complexidade.

### 6.5.2 Excessiva dependência de terceiros

A solução encontrada para ultrapassar a falta de recursos internos assentou na subcontratação, num nível tal que acaba por comprometer a autonomia de execução e, por vezes, até de decisão da própria empresa.

Nalgumas situações, sem qualquer ganho de eficiência, uma vez que o *know-how* exigido é tão específico que o mercado não dispõe de oferta (p. ex. contabilidade pública).

#### i) Operacional

Toda a atividade da MOBI.E, S.A. enquanto EGME está desenvolvida em plataformas eletrónicas.

O funcionamento da rede Mobi.E assenta na plataforma Mobi.Me desenvolvida pelo Centro de Excelência para a Inovação da Indústria Automóvel (CEiiA).

Face à insuficiência de Recursos Humanos, a MOBI.E, S.A., nunca teve oportunidade para desenvolver internamente competências que lhe permitisse autonomizar determinadas tarefas enquanto gestor operacional da aplicação (como, recolha e tratamento de informação essencial à sua atividade enquanto EGME, suporte a utilizadores finais). Para tudo, o que envolva a plataforma necessita que um técnico do CEiiA o faça, dentro das suas prioridades e disponibilidades, condicionando e limitando a capacidade de resposta da MOBI.E, S.A..

O facto de não deter a Plataforma constitui-se como um risco acrescido, uma vez que está sujeito a todas as movimentações possíveis em empresas privadas, desde fusões, aquisições, mudança de atividade e insolvências que poderão afetar de forma substancial o contrato de prestação de serviços existente com consequências, mais ou menos gravosas para o próprio funcionamento do modelo de Mobilidade Elétrica.

A gestão da comunicação é também crítica para a atividade operacional da empresa, sendo nesta área essencial a utilização do site, como ferramenta de excelência para divulgação de um mercado que começa a dar os primeiros passos. Neste âmbito a empresa está totalmente dependente de terceiros (para a colocação de informação no portal e gestão de informação do site), acabando por refletir-se na ocorrência de atrasos na divulgação de informação essencial, sem qualquer controlo da Mobi.E, S.A., gerando críticas dos destinatários, com impactos negativos na imagem da empresa.

## ii) Financeira e Controlo Orçamental

A empresa não dispõe de qualquer colaborador com *know-how* nesta área, tendo recorrido aos serviços de uma contabilista externa que, não está rotinada nas especificidades e exigências da contabilidade pública derivadas da empresa ser classificada como EPR, comprometendo também a capacidade de efetuar o controlo orçamental.

Acresce ainda que, com a fase de mercado, a MOBI.E, S.A. passará a estar incumbida da gestão diária das garantias a prestar pelos agentes (CEME e OPC), não dispondo de qualquer recurso humano para executar esta tarefa, crítica para a confiança de todo o sistema.

## iii) Sistemas de Informação e Comunicação

Toda a atividade da MOBI.E, S.A. assenta em tecnologias de informação e comunicação (TIC), estratégia que se pretende manter, por forma a otimizar a eficiência da empresa. Contudo, a empresa não dispõe de qualquer recurso com *know-how* nesta área que lhe permita identificar as melhores soluções, corrigir problemas quotidianos de fácil resolução e servir de interlocutor com os diversos fornecedores de TIC.

## 6.6 Gestão Económico Financeira

A entrada na fase plena de mercado prevista para o próximo ano irá fazer com que o ano de 2020 seja um ano de transição em termos económicos. A partir de 2021 a MOBI.E, S.A. passará a evidenciar uma estrutura de receitas e de gastos completamente diferente da atual.

### 6.6.1 Receitas Operacionais

Até ao momento a atividade não tem produzido receitas, uma vez que o Governo, logo em 2014, decidiu como forma de incentivo ao crescimento da mobilidade elétrica que, durante a instalação da rede piloto, os consumos derivados dos carregamentos sejam gratuitos para os UVE, pelo que desde o primeiro momento da MOBI.E, S.A. foram definidas formas alternativas de financiamento.

A própria revisão do Regulamento da Mobilidade Elétrica da ERSE, reforça esta opção, tendo como Disposição Transitória (n.º 2 do art.º 104.º) que a tarifa EGME é de zero euros, enquanto a ERSE não aprovar as tarifas previstas no Regulamento, situação que apenas deverá parcialmente ser alterada a partir do 2.º semestre de 2020.

Para garantir o financiamento da atividade da empresa, em 10 de março de 2015 foi assinado um protocolo entre o Fundo de Apoio à Inovação (FAI) e a MOBI.E, S.A., nos termos do qual o FAI passou a disponibilizar à MOBI.E, S.A. o montante necessário para cobrir os gastos operacionais durante os primeiros três anos de atividade.

Assim, durante este período a empresa não representou um peso sobre a fatura a pagar pelos utilizadores da rede de mobilidade elétrica, nem sobre o Orçamento do Estado.

A partir do último trimestre de 2017 o Fundo Ambiental, para além dos investimentos, passou também a financiar a atividade corrente da MOBI.E, S.A. em substituição do FAI.

Em consequência da alteração da fonte de financiamento da MOBI.E, S.A. para o FA, a empresa passou a integrar, no início de 2018, a lista do INE referente às entidades reclassificadas no perímetro das Administrações Públicas, como Entidade Pública Reclassificada (“EPR”).

Este facto veio a tornar ainda mais complexa a atividade da empresa a partir de 2019, uma vez que não dispunha nem de recursos, nem de *know how* que lhe permitisse fazer face ao acréscimo de procedimentos e reportes associados a esta nova realidade.

Muito embora, se preveja a entrada da fase de comercialização na mobilidade elétrica e o consequente início da cobrança da tarifa da EGME durante o ano 2020, a MOBI.E, S.A. terá de continuar a ter uma parte da sua atividade financiada pelo Estado.

A manutenção do apoio do Estado à atividade da empresa durante a fase de construção do mercado é uma opção política, como forma de promoção e para assegurar a competitividade do mercado da mobilidade elétrica, relativamente ao mercado alternativo, em plena maturidade, como é o dos combustíveis fósseis e cuja transferência para a mobilidade elétrica é fundamental para atingir as metas internacionais assumidas pelas Autoridades Portuguesas em termos de descarbonização.

Assim, os subsídios à exploração terão uma importância vital, embora decrescente, durante o triénio no financiamento da atividade da empresa.

O subsídio à mobilidade elétrica visa apoiar diretamente o mercado em função do volume dos carregamentos em resultado do despacho nº 3636/2019 do Secretário de Estado da Energia, de 1 de abril, onde a MOBI.E, S.A. é o agente pagador, recebendo as verbas do FAI e entregando aos CEME.

Por sua vez, o pressuposto para a projeção do subsídio do Fundo Ambiental visa permitir que a empresa irá manter durante todo o horizonte temporal uma estrutura de resultados positivos, de forma a garantir as orientações específicas da DGTF. Contudo, estima-se que a necessidade de apoio por esta via irá reduzir nos três anos projetados para metade do apoio registado em 2019, porque as receitas via tarifa EGME irão naturalmente crescer e após 2020 a transição do foco da atividade da empresa da instalação dos postos para a função EGME irá proporcionar uma redução estrutural dos gastos operacionais dentro da estratégia preconizada de internalização de competências que são genericamente a partir de 2021 atualizados à inflação.

A partir de 2021 estão ainda projetadas outras receitas assessorias referentes à atividade não regulada, relacionadas com o negócio de consultoria como forma de rentabilizar o *know how* único disponível.

Atendendo à relevância dos subsídios e ao facto de estar classificada como EPR optou-se por analisar os rendimentos da empresa numa perspetiva de receitas em detrimento de analisar em termos de proveitos, conforme pode-se observar no Quadro abaixo.

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

Receitas operacionais	Unid €					Δ 19/20
	2018	2019 P	2020 E	2021 E	2022 E	
Tarifa EGME	0	0	109 000	331 605	488 050	-
Subsídios à Exploração	1 680 641	2 615 245	2 711 958	1 588 693	1 489 895	3,7%
Fundo Ambiental	1 350 000	2 593 065	2 280 068	1 452 400	1 289 300	-12,1%
POSEUR (Publicidade)	7 650	0	261 790	0	0	-
Subsídios Mobilidade Elétrica	0	0	90 000	136 293	200 595	#DIV/0!
Projetos Comunitários Internacionais	55 410	22 180	80 100	0	0	261,1%
ADENE	267 581	0	0	0	0	-
Call Center	0	0	60 000	135 352	171 065	-
Outras prestações de serviços	0	0	0	30 000	45 000	-
<b>Total</b>	<b>1 680 641</b>	<b>2 615 245</b>	<b>2 880 958</b>	<b>2 085 650</b>	<b>2 194 010</b>	<b>10,2%</b>

### 6.6.2 Gastos Operacionais

Os gastos operacionais da MOBI.E, S.A. foram projetados tendo em conta os objetivos estratégicos enunciados acima, o cenário expeável de franco desenvolvimento do mercado da mobilidade elétrica, as obrigações inerentes à atividade da EGME previstas no RME, revisto em outubro de 2019, os objetivos estratégicos da empresa e as orientações do acionista para a elaboração dos IPG para 2020.

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 da tarifa da EGME que em termos conceptuais e regulamentares deverá financiar toda a atividade da EGME, ou seja, cerca de 90% dos gastos operacionais.

### 6.6.3 Recursos Humanos

A equipa da MOBI.E, S.A., para além do seu Conselho de Administração que, devido à reduzida dimensão da equipa, é responsável pela execução de muito trabalho técnico, é composta apenas por quatro elementos.

Conforme referido anteriormente esta equipa é manifestamente insuficiente para responder em tempo útil às exigências e responsabilidades delegadas na MOBI.E, S.A..

Atendendo ao caderno de encargos previsto para a empresa e discriminado acima, à criticidade das suas funções como garante do bom funcionamento de todo o modelo e ao seu papel de credibilizador da rede Mobi.E que, relembra-se, após vários anos de avanços e recuos está finalmente a dar consistentemente os primeiros passos, torna-se imperativo e urgente reforçar os quadros da empresa, nas mais diversas áreas, apostando na qualificação dos mesmos, conforme a seguinte descrição.

No imediato – nove técnicos qualificados:

- Um(a) Técnico(a) de Contas, de forma a permitir incorporar a função contabilidade (pública e empresarial).
- Dois(uas) técnicos(as) para a área financeira, de forma a MOBI.E, S.A. autonomizar a função financeira, controlo orçamental e reportes (mensal, trimestral, anual), bem como a gestão das garantias previstas no Regulamento da Mobilidade Elétrica.
- Um(a) técnico(a) jurista com perfil sénior que possa assessorar juridicamente o CA, tenha conhecimentos de contratação pública que para além de preparar os processos mais simples, possa também servir de interlocutor junto dos assessores jurídicos.
- Um(a) técnico(a) com conhecimento em Tecnologias de Informação e Comunicação, área que não existe atualmente e fundamental para a otimização da eficiência da MOBI.E, S.A., com capacidade para resolver rapidamente os problemas mais simples e quotidianos, bem como assessorar o CA na escolha das soluções tecnológicas mais adequadas à empresa e servir de interlocutor técnico com os diversos fornecedores.
- Um(a) técnico(a) que possa gerir toda a atividade de comunicação e promoção da rede Mobi.E, com especial incidência no site, comunicação social e eventos de divulgação em que a MOBI.E, S.A. é frequentemente chamada a participar.
- Três técnicos(as) para a área operacional que permitam dotar gradualmente a MOBI.E, S.A. de uma maior autonomia relativamente ao sistema Mobi.Me, responder em tempo útil às crescentes solicitações como EGME, responder aos convites para participar em projetos internacionais visando garantir a interoperabilidade externa da rede Mobi.E e gerir as 15 concessões de Postos de Carregamento.

Em função do crescimento do mercado e da atividade enquanto EGME:

- A área operacional deverá ter necessidade de ser reforçada em função das necessidades de autonomização do tratamento de informação para garantir a isenção e imparcialidade da rede Mobi.E, bem como do crescimento das solicitações que o mercado venha a exigir;
- Também a área administrativa e financeira, deverá necessitar de ser reforçada em função do crescimento da atividade da empresa, para manter os níveis de resposta adequados.
- Estima-se que a médio prazo e em velocidade cruzeiro os quadros da empresa estabilizem em torno dos 20 colaboradores.

Devido à entrada dos novos quadros a empresa terá necessidade de reforçar a componente de formação profissional.

Note-se que apesar do reforço de quadros proposto e que se considera o mínimo necessário para garantir o funcionamento da empresa, nesta nova fase de mercado, numa área tão relevante para o futuro da mobilidade do país e já assumida em Programa de Governo como “desígnio nacional”, mesmo assim, a dimensão da estrutura projetada permite garantir elevados graus de eficiência, quando comparada com a realidade de outras empresas congéneres.

Quadro 7 – Recursos Humanos

Recursos Humanos	2018	2019 P	2020 E	2021 E	2022 E	Unid €	
						Var. 20/19 Valor	%
<b>Gastos totais com pessoal (1) = (a) + (b) + (c) + (d) + (e) + (f) + (g)</b>	<b>448 119</b>	<b>443 327</b>	<b>844 133</b>	<b>852 431</b>	<b>860 393</b>	<b>400 806</b>	<b>90,41%</b>
(a) Gastos com Órgãos Sociais	234 792	196 189	235 461	235 461	235 461	39 272	20,02%
(b) Gastos com cargos de Direção	0	0	0	0	0	0	-
(c) Vencimento do pessoal	128 297	151 691	441 860	448 488	454 766	290 169	191,29%
(i) Vencimento base + Subs. Férias + Subs. Natal	110 001	131 552	399 000	404 985	410 655	267 448	203,30%
(ii) Outros Subsídios	18 296	20 139	42 860	43 503	44 112	22 721	112,82%
(iii) Valorizações Remuneratórias	0	0	0	0	0	0	-
(d) Benefícios pós-emprego	0	0	0	0	0	0	-
(e) Ajudas de custo	1 392	1 671	4 227	4 291	4 351	2 557	153,05%
(f) Restantes Encargos	83 638	81 915	162 585	164 192	165 814	80 670	98,48%
dos quais formação pessoal	240	0	6 098	5 000	3 000	6 098	#DIV/0!
(g) Rescisões / Indemnizações	0	11 862	0	0	0	-11 862	-
<b>Gastos Totais com pessoal (2) = (1) sem impacto das medidas identificadas em (iii) e (g)</b>	<b>448 119</b>	<b>431 466</b>	<b>844 133</b>	<b>852 431</b>	<b>860 393</b>	<b>412 668</b>	<b>95,64%</b>
<b>Designação</b>							
Nº Total Recursos Humanos (O.S + Cargos de Direção + Trabalhadores)	7	7	16	16	16	9	128,57%
Nº Órgãos Sociais (O.S.) (número)	3	3	3	3	3	0	0,00%
Nº Cargo de direção sem O.S. (número)	0	0	0	0	0	0	-
Nº Trabalhadores sem O.S. e sem Cargos Direção (número)	4	4	13	13	13	9	225,00%
Gastos com dirigentes/Gastos com Pessoal [(b)/((1)-(g))]	0	0	0	0	0	0	-

A Mobi.E, S.A. tem vindo a classificar historicamente os gastos com o ROC em FSE. Contudo, as estimativas consideram esta rubrica nos Gastos com Órgãos Sociais (Gastos com Pessoal) de acordo com as orientações da DGO.

No Anexo 1 encontra-se a análise custo-benefício associada à contratação destes quadros, cujo impacto nos gastos globais com pessoal em cada ano é, respetivamente:

Quadro 8 – Gastos com Pessoal novas contratações

Gastos com Pessoal	2018	2019 P	2020 E	2021 E	2022 E	Unid €	
						Var. 20/19 Valor	%
Gastos com o Pessoal Atual	448 119	431 466	490 732	493 729	496 668	59 266	13,74%
Gastos com Pessoal das Novas Contratações	0	0	353 402	358 703	363 725	353 402	-
<b>Gastos com Pessoal</b>	<b>448 119</b>	<b>431 466</b>	<b>844 133</b>	<b>852 431</b>	<b>860 393</b>	<b>412 668</b>	<b>95,64%</b>

O aumento significativo estimado nos Gastos com o Pessoal atual em 2020 deriva de a empresa durante parte significativa do ano de 2019 ter contado apenas com dois elementos do CA e ao registo de diversas licenças por doença de trabalhadores.

No Anexo 3 encontra-se cópia da aprovação pelo sr. Ministro do Ambiente e da Ação Climática do Mapa de Pessoal carregado no SIGO no âmbito do processo de preparação do orçamento de 2020.

#### 6.6.4 Fornecimentos e Serviços Externos

A MOBI.E, S.A. tem uma excessiva dependência de terceiros para desenvolver a sua atividade, pelo que naturalmente a componente de Fornecimentos e Serviços Externos (FSE) tem um peso elevado na estrutura de gastos operacionais da empresa.

Acresce ainda que esta componente tem sido agravada, pelo facto da MOBI.E, S.A., cumprindo as orientações da tutela tem vindo a suportar os gastos de energia elétrica consumida nos postos de carregamento da rede piloto. Esta parcela irá desaparecer até ao final do 1º trimestre do próximo ano com a adjudicação do Concurso Público Internacional para os OPC dos PCN.

Por outro lado, a estratégia defendida no sentido de internalizar algumas funções, como uma maior autonomia na produção e tratamento da informação *core* da Mobi.E, S.A, ou a função financeira irão permitir gerar algumas poupanças nesta rubrica.

Será ainda necessário encontrar novas instalações que permitam acomodar os quadros a contratar. Neste processo a MOBI.E, S.A. irá privilegiar espaços pertencentes a organismos públicos que estejam disponíveis. Contudo, são esperadas obras de adaptação. Estimando-se assim um crescimento do valor das rendas.

A MOBI.E, S.A., dispõe de duas viaturas de serviço 100% elétricas contratualizadas em regime AOV. O contrato de uma das viaturas termina em 2020, sendo assim, necessário substituir. Atendendo, ao aumento esperado de atividade prevê-se uma viatura elétrica adicional também em regime AOV.

Quadro 9 – Fornecimentos e Serviços Externos

Fornecimentos e Serviços Externos	Unid €					Δ 19/20
	2018	2019 P	2020 E	2021 E	2022 E	
Energia Postos de Carregamento	418 862	817 763	414 634	0	0	-49,3%
Manutenção Postos de Carregamento	29 899	36 487	30 488	0	0	-16,4%
Call Center	89 404	76 980	116 616	180 470	228 087	51,5%
Contrato Plataforma	675 390	675 390	447 828	444 390	450 611	-33,7%
Outros Trabalhos Especializados	94 604	113 287	114 826	90 772	92 086	1,4%
Dos quais Estudos, Pareceres e Consultorias	84 220	89 463	85 000	70 000	70 980	-5,0%
TIC	38 734	14 750	32 927	33 421	33 889	123,2%
Renda Escritório	29 061	31 359	33 537	41 250	41 828	6,9%
Rendas Veículos	19 127	25 851	23 000	23 345	23 672	-11,0%
Deslocações e Estadas	14 069	10 440	11 585	10 000	10 000	11,0%
Publicidade	0	5 403	310 569	40 000	40 560	5648,6%
Site	0	0	10 000	2 000	2 000	-
Limpeza	2 953	3 386	4 878	4 951	5 021	44,1%
Obras de adaptação das instalações	0	0	77 552	0	0	-
Outros	10 208	12 191	4 756	3 095	3 138	-61,0%
<b>Total</b>	<b>1 422 310</b>	<b>1 823 287</b>	<b>1 633 195</b>	<b>873 693</b>	<b>930 891</b>	<b>-10,4%</b>

Historicamente, a Mobi.E, S.A. tem classificado os gastos com o ROC em FSE. Contudo, as estimativas consideram esta rubrica nos Gastos com Órgãos Sociais (Gastos com Pessoal) de acordo com as orientações da DGO.

Com a internalização de algumas competências e a entrada na fase plena de mercado os gastos com fornecimentos e serviços externos irão reduzir-se acentuadamente, sobretudo após 2020 que será marcado pela transição.

Assim, a concessão dos postos de carregamento irá permitir transferir para terceiros os gastos associados aos carregamentos (energia e manutenção dos postos).

Por sua vez, os gastos com o *Call Center* deverão aumentar em função do crescimento do mercado, contudo, a MOBI.E, S.A. passará a cobrar uma parte substancial destes gastos aos agentes de mercado - CEME e OPC, pelo que em termos líquidos, os gastos com esta componente irão reduzir.

Também a internalização das competências relativas à gestão operacional da Plataforma irá permitir a redução dos encargos associados ao contrato, cujas poupanças serão potenciadas a partir de 2021.

Relativamente, aos gastos com outros trabalhos especializados 2020 ficará marcado sobretudo pela necessidade de assegurar a transição para a fase plena de mercado, num momento, em que a Mobi.E estará no processo de ganho de competências internas através do reforço dos seus quadros, pelo que os seus efeitos apenas se farão sentir a partir de 2021.

Contudo, a rubrica de estudos, pareceres, projetos e consultoria deverá atingir o seu esforço máximo em 2019 com a necessidade de preparar o concurso público internacional para a concessão dos postos de carregamento, sendo necessário prever verbas que garantam o seu acompanhamento em 2020 até à adjudicação.

Os demais gastos estão genericamente associados ao crescimento da estrutura e à inerente necessidade de mudança das instalações.

Por último, os gastos com publicidade em 2020 estão associados às candidaturas aprovadas pelo POSEUR prevendo-se nos anos seguintes ações de promoção e divulgação da rede Mobi.E que permitam potenciar o crescimento do mercado.

## 6.6.5 Projeções Económico Financeiras

Quadro 10 – Demonstração de Resultados

Demonstração de Resultados	Unid €					Δ 19/20
	2018	2019 P	2020 E	2021 E	2022 E	
Vendas e Serviços Prestados	0	0	169 000	496 957	704 115	-
Subsídios à Exploração	1 680 641	2 615 245	2 711 958	1 588 693	1 489 895	3,7%
Fornecimento e Serviços Externos	-1 422 310	-1 823 287	-1 633 195	-873 693	-930 891	-10,4%
Gastos com o Pessoal	-448 119	-443 327	-844 133	-852 431	-860 393	90,4%
Outros Rendimentos	50 196	53 585	705 084	705 084	705 084	1215,8%
Outros Gastos	-1 187	-57 355	-90 000	-136 293	-200 595	56,9%
<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e Impostos</b>	<b>-140 778</b>	<b>344 862</b>	<b>1 018 713</b>	<b>928 317</b>	<b>907 216</b>	<b>195,4%</b>
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-65 040	-66 066	-651 447	-683 037	-708 768	886,0%
<b>Resultado Operacional</b>	<b>-205 818</b>	<b>278 795</b>	<b>367 266</b>	<b>245 280</b>	<b>198 448</b>	<b>31,7%</b>
Imposto sobre o Rendimento do Período	-1 690	-19 363	-76 526	-50 909	-41 074	295,2%
<b>Resultado Líquido</b>	<b>-207 508</b>	<b>259 432</b>	<b>290 741</b>	<b>194 371</b>	<b>157 374</b>	<b>12,1%</b>

As demonstrações de Resultados relevam os pressupostos enunciados acima.

Historicamente, a Mobi.E, S.A. tem classificado os gastos com o ROC em FSE. Contudo, as estimativas consideram esta rubrica nos Gastos com Órgãos Sociais (Gastos com Pessoal) de acordo com as orientações da DGO.

A rubrica “Outros Rendimentos” traduz genericamente o tratamento contabilístico dos subsídios ao investimento para a instalação da rede piloto dos postos de carregamento (cerca de € 372.000/ano), bem como o diferimento dos proveitos estimados obter em 2020 com a concessão dos postos de carregamento normal (rondando os € 333.000/ano).

Os Resultados Líquidos estimados para 2019 não refletem ainda o volume esperado de amortizações relativas ao investimento com a instalação dos postos de carregamento que apenas finalizará em 2020.

A partir de 2020 procurou-se otimizar a utilização dos subsídios à exploração provenientes do Fundo Ambiental de forma a garantir uma estrutura de resultados estável.

Quadro 11 – Balanço

Balanço	Unid €					Δ 19/20
	2018	2019 P	2020 E	2021 E	2022 E	
<b>ATIVO</b>						
<b>Ativo não corrente</b>	<b>286 233</b>	<b>926 011</b>	<b>2 432 159</b>	<b>1 871 751</b>	<b>1 255 613</b>	<b>162,6%</b>
Ativos fixos tangíveis	278 355	920 406	2 393 396	1 781 295	1 165 861	160,0%
Ativos intangíveis	6 546	3 740	34 269	83 333	79 999	816,2%
Outros investimentos financeiros	1 332	1 864	4 494	7 123	9 753	141,1%
<b>Ativo corrente</b>	<b>930 023</b>	<b>1 354 921</b>	<b>1 710 558</b>	<b>1 700 167</b>	<b>1 757 309</b>	<b>26,2%</b>
Clientes	0	0	9 083	27 634	40 671	-
Estado e Outros Entes Públicos	50 296	262 624	75 186	21 337	21 878	-71,4%
Outros créditos a receber	505 443	462 975	472 680	432 581	57 200	2,1%
Diferimentos	5 633	5 746	5 746	5 746	5 746	0,0%
Caixa e depósitos bancários	368 651	623 577	1 156 946	1 240 502	1 672 485	85,5%
<b>Total Ativo</b>	<b>1 216 256</b>	<b>2 280 932</b>	<b>4 142 716</b>	<b>3 571 918</b>	<b>3 012 921</b>	<b>81,6%</b>
<b>CAPITAL PRÓPRIO e PASSIVO</b>						
<b>Capital Próprio</b>						
Capital Subscrito	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	0,0%
Resultados transitados	-13 420	-220 928	38 504	329 245	523 616	-117,4%
Ajustamentos / Outrs variações C.Prop.	171 745	692 285	1 310 187	937 903	565 619	89,3%
Resultado Líquido	-207 508	259 432	290 741	194 371	157 374	12,1%
<b>Total Capital Próprio</b>	<b>817</b>	<b>780 789</b>	<b>1 689 432</b>	<b>1 511 519</b>	<b>1 296 609</b>	<b>116,4%</b>
<b>Passivo</b>						
<b>Passivo não corrente</b>						
Outras dívidas a pagar	726 430	730 400	730 400	730 400	730 400	0,0%
<b>Passivo corrente</b>						
Fornecedores	165 821	6 574	136 100	72 808	77 574	1970,3%
Estado e Outros Entes Públicos	19 270	46 549	54 495	86 051	64 404	17,1%
Outras dívidas a pagar	303 918	716 620	201 089	172 740	178 334	-71,9%
Diferimentos	0	0	1 331 200	998 400	665 600	-
<b>Total do Passivo</b>	<b>1 215 439</b>	<b>1 500 143</b>	<b>2 453 284</b>	<b>2 060 399</b>	<b>1 716 313</b>	<b>63,5%</b>
<b>Total do Capital Próprio e do Passivo</b>	<b>1 216 256</b>	<b>2 280 932</b>	<b>4 142 716</b>	<b>3 571 918</b>	<b>3 012 922</b>	<b>81,6%</b>

A evolução projetada do Balanço evidencia a sustentabilidade da empresa ao longo do horizonte temporal estimado.

Releve-se o comportamento das rubricas “Outras dívidas a pagar” no Passivo não Corrente e “Caixa e depósitos bancários” que acabam por refletir as regras da contabilidade orçamental impostas à MOBI.E, S.A. por estar classificada como EPR.

Quadro 12 – Mapa de Fluxos de Caixa

	Unid €				
Fluxos de Caixa	2018	2019 P	2020 E	2021 E	2022 E
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais - método direto</b>					
Recebimentos de clientes	29 488	0	159 915	478 406	691 077
Pagamentos a fornecedores	1 557 756	2 267 036	1 503 668	1 137 934	1 140 229
Pagamentos a pessoal	432 767	419 932	786 010	851 262	859 285
<b>Caixa gerada pelas operações</b>	<b>-1 961 034</b>	<b>-2 686 968</b>	<b>-2 129 763</b>	<b>-1 510 791</b>	<b>-1 308 437</b>
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento	-1 045	-1 438	-34 853	-137 747	-91 636
Outros recebimentos/pagamentos	1 802 408	3 105 419	2 697 986	1 732 093	1 832 056
<b>Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)</b>	<b>-159 672</b>	<b>417 012</b>	<b>533 369</b>	<b>83 556</b>	<b>431 983</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento</b>					
Pagamentos respeitantes a:					
Ativos Fixos Tangíveis	-223 786	-867 399	-2 589 107	-24 600	-24 600
Ativos Intangíveis	-10 352	0	-61 500	-123 000	-86 100
Recebimentos provenientes de:					
Ativos Intangíveis	0	0	1 664 000	0	0
Subsídios ao Investimento	109 201	705 313	986 607	147 600	110 700
<b>Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)</b>	<b>-124 937</b>	<b>-162 087</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento</b>					
Recebimentos provenientes de:					
Pagamentos respeitantes a:					
<b>Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Varição de caixa e seus equivalentes (1+2+3)	-284 609	254 925	533 369	83 556	431 983
Caixa e seus equivalentes no início do período	653 260	368 651	623 577	1 156 946	1 240 502
Caixa e seus equivalentes no fim do período	368 651	623 577	1 156 946	1 240 502	1 672 485

### 6.6.6 Endividamento

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

### 6.7 Modelo de Financiamento

Conforme referido a empresa enquanto EPR tem o seu orçamento enquadrado no perímetro do Orçamento do Estado.

No quadro seguinte estão determinadas as necessidades líquidas de financiamento da MOBI.E, S.A. para o ano de 2020. Tendo considerado que serão cobertas por verbas do Fundo Ambiental como tem acontecido desde 2018.

Quadro 13 – Necessidades de Financiamento 2020

Necessidades Financiamento		Apoio Financeiro		Unid €
	2020		2020	
<b>Atividade Regulada</b>	<b>2 036 545</b>	Receita Atividade		2 234 223
<b>Atividade não Regulada</b>	<b>4 127 258</b>	Fundo Ambiental		2 300 000
Operacional	2 556 198	POSEUR		1 179 480
Investimento	1 571 060	Proj. Comunitários Internacional		80 100
		Outros Subsídios		370 000
<b>Total</b>	<b>6 163 803</b>	<b>Total</b>		<b>6 163 803</b>

O quadro está de acordo com o projeto de orçamento carregado no SIGO.

## 6.8 Cumprimento de Orientações Específicas

### 6.8.1 Eficiência Operacional

Garantir que o rácio dos gastos operacionais sobre o volume de negócios para 2020 seja igual ou inferior ao estimado para 2019.

Apesar dos gastos operacionais orçamentados para 2020 aumentarem relativamente a 2019, o acréscimo de receita previsto assente no início da cobrança da tarifa EGME e na receita associada à concessão dos postos de carregamento permite que este rácio reduza significativamente.

### 6.8.2 Plano de Redução de Custos (PRC)

Em 2020, devem ser iguais ou inferiores aos montantes estimados para 2019:

a) gastos com o pessoal

Ver Anexo 1.

b) encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, bem como frota automóvel (rendas/amortizações, inspeções, seguros, portagens, combustível e/ou eletricidade, manutenção, reparação, pneumáticos, taxas e impostos)

Ver Anexo 1.

c) Conjunto dos encargos com contratação de estudos, pareceres, projetos e consultoria

A empresa cumpre esta orientação específica.

Quadro 14 - PRC

PRC	2020 E	2019 P	2018	Unid €	
				Var. 20/19 Valor	%
(1) CMVMC	0	0	0	0	-
(2) FSE	1 633 195	1 823 287	1 422 310	-190 091	-11,6%
(3) Gastos com o Pessoal	844 133	443 327	448 119	400 806	47,5%
Dos quais Novas Contratações	353 402	0	0	353 402	-
Indemnizações	0	0	0	0	-
Valorizações Remuneratórias	0	0	0	0	-
(4) Gastos Operacionais (a) = (1)+(2)+(3)	2 477 329	2 266 614	1 870 429	210 715	8,5%
(5) Volume de Negócios (VN)	169 000	0	0	169 000	100,0%
Subsídios à Exploração	2 711 958	2 615 245	1 680 641	96 713	3,6%
Indemnizações Compensatórias	0	0	0	0	-
(6) Peso dos gastos/VN = (4)/(5)	1465,9%	-	-	-	-
(7) Deslocações e Alojamento (valor)	11 585	10 440	14 069	1 145	9,9%
(8) Ajudas de custo (valor)	4 227	1 671	1 392	2 557	60,5%
(9) Gastos com a frota automóvel <sup>(a)</sup> (valor)	23 000	25 851	19 127	-2 851	-12,4%
(7)+(8)+(9)	38 813	37 962	34 587	851	2,2%
Gastos com contratação de estudos, pareceres, projeto e consultoria (valor)	85 000	89 463	84 220	-4 463	-5,3%

(a) Os gastos associados à frota incluem rendas, inspeções, seguros, portagens, eletricidade, manutenção, reparação, pneumáticos, taxas e impostos

Conforme referido, só com a entrada na fase de mercado esperada em 2020 é que a empresa passará a obter receitas provenientes da prestação de serviços e consequentemente a registar Volume de Negócios.

Contudo, se se corrigir o Volume de Negócios com os subsídios à exploração, principal fonte de receita, verifica-se uma melhoria continua do rácio “Peso dos gastos operacionais/VN Ajustado” ao longo do período projetado.

Quadro 15 – Volume de Negócios Ajustado

PRC Ajustado	2022 E	2021 E	2020 E	2019 P	2018	Unid €	
						Var. 20/19 Valor	%
Gastos Operacionais (a)	1 791 284	1 726 124	2 477 329	2 266 614	1 870 429	210 715	8,5%
Volume de Negócios Ajustados por Subsídios à Exploração(VN)	2 194 010	2 085 650	2 880 958	2 615 245	1 680 641	265 713	9,2%
<b>Peso dos gastos operacionais/VN Ajustado</b>	<b>81,6%</b>	<b>82,8%</b>	<b>86,0%</b>	<b>86,7%</b>	<b>111,3%</b>	-	-

(a) Os gastos associados à frota incluem rendas, inspeções, seguros, portagens, eletricidade, manutenção, reparação, etc.

## 7 ANEXO 1 - Análise Custo-Benefício

De acordo com as orientações específicas definidas pela DGTF, através do ofício-circular nº 3658 de 26 de setembro de 2019, para a preparação dos IPG, as empresas têm de apresentar uma análise custo-benefício que sustente os aumentos previstos no orçamento de 2020 para as seguintes rubricas:

- a) Gastos com o pessoal
- b) Encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, bem como frota automóvel (rendas/amortizações, inspeções, seguros, portagens, combustível e/ou eletricidade, manutenção, reparação, pneumáticos, taxas e impostos)

Conforme referido anteriormente a MOBI.E, S.A. é uma empresa recente que viveu, desde a sua criação (últimos quatro anos) um período transitório de aplicação da sua atividade regulada enquanto EGME e focada, por determinação do acionista, principalmente na instalação da rede piloto de postos de carregamento.

A conjugação destes factos permitiu que a empresa fosse funcionando, com mais ou menos evidencia das suas limitações, com a reduzidíssima estrutura de Recursos Humanos existente.

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*.

A consequência desta política traduz-se numa série de riscos operacionais elencados acima e na dificuldade em cumprir atempadamente todas as suas obrigações quer impostas pelo acionista, quer as solicitadas pelo mercado, com efeitos negativos na imagem da empresa e da credibilidade do próprio modelo de Mobilidade Elétrica.

Com o fim da empreitada de instalação da rede piloto de postos de carregamento ficam reunidas as condições para iniciar-se a plena fase de mercado da Mobilidade Elétrica e assim terminar o período transitório de aplicação do RME.

O ano 2020 será assim um ano de transição que obriga a MOBI.E, S.A. a dotar-se dos recursos mínimos para fazer face às suas obrigações, durante o qual deverá reduzir a dependência externa para a execução das suas tarefas o que se traduzirá na diminuição estrutural e até, nalguns casos, eliminação dos custos associados à subcontratação, o que implica a acumulação neste ano de negociação de contratos com o acréscimo nos gastos com pessoal.

Note-se que de acordo com o RME a atividade regulada deverá ser financiada pela tarifa da EGME. Apesar do mercado da Mobilidade Elétrica ter vindo a duplicar nos últimos anos, considera-se que ainda não atingiu uma dimensão suficiente que permita sustentadamente financiar toda a atividade da EGME.

Desta forma, o curto período de funcionamento da MOBI.E, S.A. não lhe permite cumprir na sua totalidade um plano de redução de custos que foi idealizado e implementado para genericamente ser aplicado a empresas do Setor Empresarial do Estado que operam em velocidade cruzeiro e desenvolvem a sua atividade em mercados maduros.

Isto não invalida que a MOBI.E, S.A. não procure e deva prosseguir medidas de eficiência nesta fase de transição e de crescimento do mercado onde atua.

A metodologia adotada para efetuar a análise custo-benefício associada a estas contratações teve em conta os seguintes pressupostos:

- Atendendo que o aumento dos gastos operacionais é inerente à necessidade de dotar a MOBI.E, S.A. com uma estrutura mínima que lhe permita desempenhar as funções que estão legal e regulamentarmente atribuídas, optou-se para efetuar a Análise custo-benefício em termos globais da empresa.
- O mercado da mobilidade elétrica irá crescer acentuadamente nos próximos anos;
- A partir do 2º semestre de 2020 a atividade da MOBI.E, S.A. entra numa fase plena de aplicação do Regulamento da Mobilidade Elétrica, passando a cobrar parcialmente a tarifa EGME;
- As contratações previstas para 2020 visam dotar a empresa com os meios mínimos que permitam a MOBI.E, S.A. funcionar nesta nova realidade e prestar as suas funções com a autonomia e independência naturalmente exigível a uma Entidade Gestora de um mercado em construção e que se quer concorrencial;
- Por esta razão, não foi considerado qualquer cenário alternativo, sem contratação total ou parcial de RH, uma vez, que tais cenários hipotecam a existência da Mobi.E, S.A e são suscetíveis de minar a credibilidade de um modelo em que o Estado tem vindo a fazer uma forte aposta, incentivando o seu crescimento, como é o caso da mobilidade elétrica;
- De acordo com as orientações da circular nº 1393 da DGO consideraram-se para 2020 que todas as contratações irão ocorrer no início do ano;
- De forma, a assegurar um período de transição que permita não só formar os novos quadros como negociar os contratos de prestação de serviços, considerou-se para 2020 poupanças parciais nestes contratos;
- A rubrica de ajudas de custo cresce de forma a manter consistência com o aumento da estrutura de RH;
- Por sua vez, as deslocações e estadas aumentam o valor em 2020, uma vez que será o ano de conclusão dos projetos internacionais em curso que obrigam a deslocações sempre mais dispendiosas, se bem que parcialmente financiadas pelas respetivas candidaturas comunitárias;
- A empresa dispõe de duas viaturas elétricas, pelo que se perspetiva a aquisição de mais uma viatura elétrica para responder ao aumento de atividade e da estrutura.

- Atendendo, ao estágio precoce de desenvolvimento do mercado da mobilidade elétrica e, conforme, assumido pela tutela setorial o financiamento da MOBI.E, S.A. será durante os próximos anos assegurado parcialmente pelo Fundo Ambiental, em função do crescimento das receitas obtidas pela tarifa EGME.
- O apoio do Fundo Ambiental foi projetado de forma decrescente e expressamente o necessário para garantir um nível mínimo de Resultados Operacionais positivos.

Quadro 16 – Análise Custo Benefício

Demonstração de Resultados	Unid €				Δ 19/20
	2019 P	2020 E	2021 E	2022 E	
Vendas e Serviços Prestados	0	169 000	496 957	704 115	-
Subsídios à Exploração	2 615 245	2 711 958	1 588 693	1 489 895	3,7%
Fornecimento e Serviços Externos	-1 823 287	-1 633 195	-873 693	-930 891	-10,4%
Gastos com o Pessoal	-443 327	-844 133	-852 431	-860 393	90,4%
Outros Rendimentos	53 585	705 084	705 084	705 084	1215,8%
Outros Gastos	-57 355	-90 000	-136 293	-200 595	56,9%
<b>Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e Impostos</b>	<b>344 862</b>	<b>1 018 713</b>	<b>928 317</b>	<b>907 216</b>	<b>195,4%</b>
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-66 066	-651 447	-683 037	-708 768	886,0%
<b>Resultado Operacional</b>	<b>278 795</b>	<b>367 266</b>	<b>245 280</b>	<b>198 448</b>	<b>31,7%</b>

Dentro dos pressupostos assumidos verifica-se que com um esforço decrescente do Estado através do Fundo Ambiental para financiar as funções investimento e operação de € 2,3 Milhões em 2020, inferior ao registado em 2019 em € 500.000 (-17,8%), é possível sem comprometer a sustentabilidade da empresa reduzir esse apoio para € 1,4 Milhões em 2022, ou seja, uma redução de cerca de 50% face a 2019.

Quadro 17 – Apoio Fundo Ambiental

Apoio Fundo Ambiental	Unid €				Δ 19/22
	2019 P	2020 E	2021 E	2022 E	
Função Operacional	2 593 065	2 280 068	1 452 400	1 289 300	-50,3%
Função Investimento	206 935	19 932	147 600	110 700	-46,5%
<b>Total</b>	<b>2 800 000</b>	<b>2 300 000</b>	<b>1 600 000</b>	<b>1 400 000</b>	<b>-50,0%</b>

## 8 ANEXO 2 – Ficha de Investimento

### Ficha de Projeto de Investimento

Projeto	Criação da Rede Piloto de Postos de Carregamento	Prazo de Execução (meses)	Área Responsável
Subprojeto	Atualização tecnológica e Expansão a todos os Concelhos de Portugal Continental		
Justificação do Projeto	Cumprimento da RCM nº 49/2016	36	Operacional

Montante estimado com execução			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento Prevista	Receitas Próprias	POSEUR	Fundo Ambiental	Empréstimos DGTF	Dotações de Capital	Outro
2020	2021	2022								
€ 1,237 Mios	-	-	€ 2,2 Mios		20,3%	78%	1,6%	-	-	-

Síntese dos Objetivos do Projeto	Económicos	Criação de uma infraestrutura mínima de carregamento para a mobilidade elétrica	Prioridade do Projeto	
	Sociais		Baixa	
	Estruturantes		Média	
	Legais		Alta	X
	Outros		Urgente	

Identificação dos trabalhos mais relevantes	2020	Finalização do Projeto	Resumo da análise custo-benefício	ROI	TIR	VAL	PAYBACK	OUTRO
	2021			-	-	€ 101 mil	-	-
	2022			-	-	€ 101 mil	-	-

Riscos	Observações
	Projeto aprovado pela RCM n 49/2016

## 9 ANEXO 3 – Mapa de Pessoal Aprovado



APROVO,  
O Ministro do Ambiente e da Ação Climática

Assinatura Digital

(João Pedro Matos Fernandes)

Mobi.E, S.A.

### Mapa de Pessoal 2020

MAPA RESUMO

OE 2020

Mapa Resumo dos postos de trabalho por cargo/carreira/categoria		
Cargo/Carreira/Categoria	N.º de postos de trabalho	Observações (a); (b)
Presidente	1	
Vogais CA	2	
Coordenador	4	
Técnico Superior	8	
Técnico Administrativo	1	
<b>Total</b>	<b>16</b>	

(1) identificar diploma legal que criou o cargo

(a) - mencionar número de postos de trabalho a preencher com relação jurídica por tempo determinado

(b) - mencionar número de postos de trabalho a tempo parcial