



PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2021 - 2023

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.....	8
2.3	Linhas diretoras do PAO 2021	8
3	Estratégia e objetivos	10
3.1	Objetivos estratégicos	10
3.2	Estratégia para o triénio 2021-2023.....	11
3.2.1	Eixo 1 – Qualidade	11
3.2.2	Eixo 2 – Cooperação	11
3.2.3	Eixo 3 – Eficiência.....	12
4	Instrumentos de Planeamento e Controlo	12
5	Plano de Investimentos	13
6	Plano de Atividades e Orçamento 2021-2023.....	15
6.1	Enquadramento	15
6.2	Situação Atual da Rede Mobi.E.....	17
6.3	Perspetivas futuras para a evolução da Rede Mobi.E	18
6.4	Atividade da MOBI.E, S.A.....	19
6.4.1	Obrigações decorrentes do Regulamento de Mobilidade Elétrica	19

6.4.2	Obrigações enquanto concedente	22
6.4.3	Promoção da rede Mobi.E	23
6.4.4	Internacionalização da Rede Mobi.E	24
6.4.5	Desenvolver negócios assessoriais à rede Mobi.E	24
6.4.6	Obrigações legais decorrentes de pertencer ao Setor Empresarial do Estado	24
6.4.7	Reforço da MOBI.E, S.A. enquanto instrumento público de desenvolvimento da mobilidade sustentável.....	25
6.5	Riscos associados à atividade da MOBI.E, S.A.	26
6.5.1	Construção de uma nova equipa	26
6.5.2	Excessiva dependência de terceiros	26
6.6	Gestão Económico Financeira	27
6.6.1	Receitas Operacionais.....	27
6.6.2	Gastos Operacionais	29
6.6.3	Recursos Humanos	30
6.6.4	Fornecimentos e Serviços Externos.....	31
6.6.5	Projeções Económico Financeiras	33
6.6.6	Endividamento.....	37
6.7	Modelo de Financiamento.....	37
6.8	Cumprimento de Orientações Específicas.....	38
6.8.1	Eficiência Operacional	38
6.8.2	Plano de Redução de Custos (PRC).....	38
7	ANEXO 1 – Ficha de Investimento	40
8	ANEXO 2 – Mapa de Pessoal Aprovado	44
9	ANEXO 3 – DUE sobre a aprovação do PAO 2020-2022	45

Índice de Figuras

Figura 1 - Organograma.....	6
Figura 2 – Eixos Estratégicos.....	11
Figura 3 – Modelo de funcionamento da Mobilidade Elétrica.....	19

Índice de Quadros

Quadro 1 – Indicadores Macroeconómicos	8
Quadro 2 – Plano de Investimentos	14
Quadro 3 – Fontes de Financiamento do Plano de Investimentos	15
Quadro 4 – Evolução da rede Mobi.E.....	17
Quadro 5 - Evolução da cobertura geográfica da Rede Mobi.E	18
Quadro 6 – Evolução de Receitas Operacionais da MOBI.E, S.A.....	28
Quadro 7 – Receitas vs Rendimentos estimados com as operações de Concessão.	29
Quadro 8 – Recursos Humanos	31
Quadro 9 – Fornecimentos e Serviços Externos.....	32
Quadro 10 – Demonstração de Resultados.....	33
Quadro 11 – Balanço	35
Quadro 12 – Mapa de Fluxos de Caixa	36
Quadro 13 – Necessidades de Financiamento 2021	37
Quadro 14 - PRC	39

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 funcionando como o instrumento público para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

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 2021-2023, 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 pelo Despacho nº 395/2020 - SET de 27 de julho de 2020.

Como principais orientações destacam-se as seguintes recomendações:

- 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 triénio. Neste sentido, são necessariamente objeto de rigorosa fundamentação as previsões de volume de negócios cujo crescimento for superior, em termos percentuais, à soma da taxa de crescimento real do consumo privado ou do PIB (consoante for mais indicado) referente ao ano de 2019 no Plano de Atividades e Orçamento (“PAO”) anual (para 2021) ou ao ano anterior nos restantes anos, com a inflação esperada acrescida de 1 ponto percentual;
- ii. Os gastos operacionais deverão evoluir a taxa percentual (em 2021 face a 2019, sobre o ano anterior nos restantes anos do triénio) inferior à do volume de negócios;
- 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, exceto se houver redução no mesmo montante dos fornecimentos e serviços externos;
- 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 2021 face a 2019 e sobre o ano anterior nos restantes anos do triénio;
- vi. O endividamento, líquido de investimento, deve diminuir em termos reais.

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 serie A nº 1399 da Direção Geral do Orçamento (“DGO”).

2.2 Indicadores macroeconómicos

De acordo com o Despacho nº 395/2020 - SET de 27 de julho de 2020, 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
PIB	1,9	2,0	2,0
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
Evolução dos Preços			
IPC	1,4	1,5	1,4

Fonte: Ofício-Circular nº 3658 da DGTF

2.3 Linhas diretoras do PAO 2021

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, apesar de ter ficado marcado pelas medidas de contingência derivadas da pandemia SARS Cov 2, acabou por não trazer impactos significativos nas principais atividades programadas para a MOBI.E, S.A., nomeadamente, a concessão da rede piloto de Postos de Carregamento Normal e o arranque pleno da fase de comercialização da energia consumida na rede Mobi.E operações que vieram a ser realizadas no final do 1º semestre.

O 2º semestre de 2020 a empresa dedicou a proceder à transferência dos postos de carregamento concessionados e de competências que regulamentarmente pertencem a CEME e/ou OPC e que a MOBI.E, S.A. foi incumbida de assegurar durante a fase transitória e a preparar-se para os novos desafios que serão concretizados em 2021 e potenciados nos anos seguintes.

O Despacho nº 290/2020 – SET de 19 de junho que aprova o PAO 2020 – 2022 veio também trazer novas responsabilidades à empresa com a autorização para reforçar os seus quadros, cujo processo de contratação deverá ficar concluído até ao final do ano 2020, permitindo desta forma que a empresa ganhe capacidade para assumir internamente competências críticas para o seu desenvolvimento futuro.

Por sua vez, a RCM nº 41/2020 de 6 de junho veio reforçar o papel da MOBI.E, S.A. enquanto instrumento público dinamizador de uma mobilidade mais sustentável ao determinar que a empresa promova um programa nacional de reforço da rede de carregamento para a mobilidade elétrica com a instalação de 12 Postos de Carregamento Ultra Rápido, 10 hubs de carregamento de veículos elétricos e desenvolva uma nova plataforma de Gestão da rede MOBI.E e um Portal da Mobilidade Elétrica.

O ano 2021 ficará ainda marcado por ser o primeiro ano em que a empresa passará a cobrar a tarifa EGME prevista no Regulamento de Mobilidade Elétrica, aguardando-se que até ao final de 2020, dentro das suas competências, a ERSE fixe o valor a cobrar, o que contribuirá decisivamente para uma alteração radical das fontes de financiamento associadas à sua atividade que até agora têm vindo a ser suportadas por subsídios à exploração.

Note-se que o mercado da mobilidade elétrica está numa fase embrionária, pelo que é exetável e desejável, atendendo aos compromissos internacionais assumidos em termos de descarbonização da economia, que nos próximos anos se registem taxas de crescimento muito superiores aos indicadores macroeconómicos de referência para a elaboração das projeções financeiras do PAO 2021-2023.

Contudo, num contexto pandémico e numa fase em que a dimensão do mercado possa ainda não ser suficiente para suportar os custos associados à estrutura do seu funcionamento, nomeadamente, o valor integral da tarifa EGME poderá vir a justificar-se, dependendo da evolução permitida pela conjuntura particular em que vivemos, a necessidade de estabelecer alguma subsidiação desta tarifa, como forma também de assegurar a competitividade do mercado da mobilidade elétrica.

Com a entrada na fase plena de mercado, a promoção da rede MOBI.E passa a justificar-se, mais do que nunca. Neste sentido, dentro da candidatura à modernização e expansão da rede piloto a MOBI.E viu aprovadas verbas para o desenvolvimento e implementação de um Plano de Comunicação.

Este Plano encontra-se já aprovado e será implementado durante o último trimestre de 2020 e início de 2021 em função da evolução da pandemia, para prosseguir depois de acordo com as necessidades de mercado.

É, portanto, num cenário de grande transformação e de incerteza quanto à evolução da pandemia que a atividade da empresa se desenvolverá em 2021 e que, naturalmente, condicionará também o restante triénio.

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, agravado pela pandemia que constitui o período das projeções das demonstrações financeiras deste documento.

A construção do PAO para 2021 obedeceu assim a duas grandes linhas diretoras:

- Assegurar um modelo de negócio que garanta a viabilidade económica da empresa, numa fase de crescimento do mercado da mobilidade elétrica, condicionada pela evolução da pandemia;
- Garantir o cumprimento do plano de investimentos aprovado 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 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;
7. Reforçar o papel da empresa enquanto instrumento público para o desenvolvimento da mobilidade sustentável.

3.2 Estratégia para o triénio 2021-2023

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;
- Desenvolver uma nova Plataforma de Gestão da rede Mobi.E.

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 para a Mobilidade Elétrica;
- Procurar ativamente soluções que permitam tornar a rede Mobi.E interoperável com outras redes internacionais;

- Estabelecer parcerias que permitam promover a rede MOBI.E e aportar valor às atividades relacionadas com a mobilidade sustentável em geral e a mobilidade elétrica em particular.

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 publica recente que tem vivido com 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. Para tal, o acionista sensível a esta gritante necessidade veio autorizar a empresa a reforçar os seus quadros no Despacho nº 290/2020 – SET de 19 de junho. Esta operação de contratação deverá ficar concluída até final de 2020.

Parte destes 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 2020, devendo, contudo, a respetiva execução financeira se prolongar pelo 1º trimestre de 2021 (anexo 2 - ficha do investimento).

Contudo, a RCM nº 41/2020, de 6 de junho veio no âmbito das medidas inscritas no Plano de Estabilização Económica e Social (“PEES”) instruir a MOBI.E, S.A. a desenvolver um conjunto de investimentos destinados ao reforço da rede nacional de carregamento de veículos elétricos, com principal enfoque na rapidez do carregamento e ao desenvolvimento de Plataformas digitais que permitam melhorar os serviços prestados pela rede MOBI.E. De acordo com a mesma RCM estes investimentos deverão ser financiados essencialmente pelo Fundo Ambiental.

Desta forma, a MOBI.E, S.A. irá promover o reforço da rede de carregamento de acesso público com dois projetos piloto com a criação de 10 hubs em outros tantos municípios, constituídos cada um por 9 postos de carregamento de diferentes potências, 1 Posto de Carregamento Ultra Rápido (150 kw), 3 Postos de Carregamento Rápido (50 kw) e 5 Postos de Carregamento Normal (22 kw), a que se acrescerá a instalação de 12 PCUR em 12 municípios diferentes, de forma a no seu conjunto formarem uma rede piloto de carregamento ultra rápido disseminada por todo o continente. Os concursos serão lançados e adjudicados até o final de 2020, devendo os postos estarem operacionais durante o 1º semestre de 2021.

Com o propósito de contribuir ativamente, enquanto instrumento público, para o cumprimento das metas de descarbonização definidas no PNEC, a empresa pretende continuar ao longo do triénio a canalizar recursos financeiros provenientes do Fundo Ambiental para manter em ritmo acelerado a construção da infraestrutura de rede de carregamento de acesso público privilegiando a cobertura de necessidades em que o investimento privado demonstre menor apetência ou soluções piloto. A operação destes ativos será posteriormente concessionada gerando no futuro fundos para a empresa reinvestir.

Por outro lado, o funcionamento da rede pública de carregamento é assegurado por um Plataforma de Gestão da Rede com mais de 10 anos e que tem vindo a revelar alguns problemas de fiabilidade à medida que o número de postos de carregamento vai crescendo, pelo que se torna fundamental e urgente promover a sua substituição. Sendo um projeto integrado no PEES deverá contar com financiamento do Fundo Ambiental e também do POSEUR e prevê-se que apenas esteja operacional no final de 2021.

Finalmente, pretende-se ainda a criação do Portal da Rede de Mobilidade Elétrica, cujo desenvolvimento se deseja efetuar ao abrigo do Programa do Governo Simplex. Este portal deverá constituir-se 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 reposição de material que se vá degradando pelo seu uso normal.

Quadro 2 – Plano de Investimentos

Investimentos	Unid €					Δ 20/21
	2019	2020 E	2021 P	2022 P	2023 P	
Ativos Tangíveis	705 312	1 591 634	2 839 593	701 500	501 500	78,4%
Equipamento Básico	700 206	1 449 764	2 830 000	700 000	500 000	95,2%
Postos Carregamento (POSEUR)	632 941	1 449 764	120 000	0	0	-91,7%
Postos Carregamento (Outros)	67 266	0	2 710 000	700 000	500 000	-
Equipamento Administrativo	5 106	141 870	9 593	1 500	1 500	-93,2%
Mobiliário e outros equipamentos	0	138 034	5 935	500	500	-95,7%
Equipamento Informático	5 106	3 836	3 659	1 000	1 000	-4,6%
Ativos Intangíveis	0	73 000	1 005 935	200 000	100 000	1278,0%
Novo Site	0	73 000	0	0	0	-
Nova Plataforma	0	0	1 000 000	0	0	-
Outros	0	0	5 935	200 000	100 000	-
Total	705 312	1 664 634	3 845 528	901 500	601 500	131,0%

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

Conforme referido, os investimentos mais significativos foram determinados no âmbito das medidas do Governo relativas ao PEES e contam como principal fonte de financiamento o Fundo Ambiental.

Contudo, a empresa está num processo negocial com o POSEUR com vista à possibilidade de ver o projeto de desenvolvimento da nova Plataforma de Gestão financiado com recurso a fundos comunitários provenientes daquela Entidade Gestora, aproveitando verbas aprovadas nas candidaturas efetuadas em 2016.

Como este processo negocial se encontra em curso, por uma questão de prudência, considerou-se que todos os financiamentos da empresa em 2021 serão assegurados pelo Fundo Ambiental de forma a manter a consistência com a proposta integrada no Orçamento de Estado.

A empresa dispõe ainda de uma importante reserva de fundos próprios gerados em anos anteriores que lhe permite facilmente cobrir as necessidades provenientes deste plano de investimentos, necessitando para tal, autorização da tutela financeira.

Quadro 3 – Fontes de Financiamento do Plano de Investimentos

Fontes de Financiamento	Unid €					Δ 20/21
	2019	2020 P	2021 E	2022 E	2023 E	
Investimentos c/IVA	867 534	2 047 500	4 730 000	1 108 845	739 845	131,0%
Fontes de Financiamento	767 407	2 047 500	4 730 000	1 108 845	739 845	131,0%
POSEUR	560 472	874 480	105 000	0	0	-88,0%
Fundo Ambiental	206 935	0	4 625 000	1 108 845	127 626	-
Fundos Próprios	0	1 173 020	0	0	612 219	-100,0%

6 Plano de Atividades e Orçamento 2021-2023

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 Elétrica, 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, projeto que ficará concluído em 2020.

A Resolução do Conselho de Ministros nº 41/2020, de 6 de junho que aprova o Plano de Estabilização Económica e Social veio instruir a MOBI.E, S.A. para reforçar a rede pública de postos de carregamento de acesso público, com foco no aumento da velocidade de carregamento, através da instalação de 10 Hubs e 12 PCUR. Além disso, a empresa deverá ainda desenvolver uma nova Plataforma de Gestão da rede Mobi.E e um Portal para a Mobilidade Elétrica.

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, sendo que o processo de instalação terminará em 2020.

No final de 2019, a MOBI.E, S.A. lançou um concurso público internacional para operadores de pontos de carregamento, com vista à concessão da exploração dos mais de 650 postos de carregamento que compunham a rede piloto, tendo assinado os contratos de concessão em 15 de junho.

Em 1 de julho iniciou-se a fase plena de mercado, o que serviu de indutor para o investimento privado na rede de carregamento MOBI.E, tendo de então para cá vindo a assistir-se a um aumento significativo de novos projetos de instalação de postos de carregamento, apesar do contexto económico desfavorável, na sequência da pandemia.

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

Quadro 4 – Evolução da rede Mobi.E

2018		2019		2020 P	
Pontos de carregamento		Pontos de carregamento		Pontos de carregamento	
1 553		1 739		3 547	
Postos de carregamento		Postos de carregamento		Postos de carregamento	
647		718		1 530	
Carregamento normal	Carregamento Rápido	Carregamento normal	Carregamento Rápido	Carregamento normal	Carregamento Rápido
584	63	644	74	1 280	250

Em termos de cobertura geográfica, no final de 2020, a rede Mobi.E deverá estar presente praticamente na totalidade dos municípios do Continente e nas duas regiões autónomas.

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

2018		2019		2020 P	
Municípios	Utilizadores Registrados	Municípios	Utilizadores Registrados	Municípios	Utilizadores Registrados
95	8 370	103	9 343	280	17 836

A utilização da rede Mobi.E tem vindo a registar um aumento muito significativo ao longo dos últimos anos, tendo crescido acima do aumento do número de veículos elétricos em Portugal.

A rede pública de carregamento, ou seja, a rede de acesso público, em 2019, registou 890 mil carregamentos (aumento de 78% face a 2018), com um consumo de cerca de 9,5 GWh de energia, o que corresponde a um aumento de 72%, valor superior ao aumento verificado no número de veículos elétricos. Já em 2020, até ao final de agosto, foram consumidos na rede pública de carregamento mais de 7,6 GWh de energia, mesmo como o impacto da pandemia e do confinamento a que o país esteve sujeito.

A energia fornecida aos veículos elétricos desde o início da rede MOBI.E permitiu a realização de cerca de 123 milhões de Km em modo elétrico, que evitaram a emissão a rondar as 12 000 tonCO₂.

6.3 Perspetivas futuras para a evolução da Rede Mobi.E

Com o início da fase de mercado do setor da mobilidade elétrica ocorrida no início do 2º semestre de 2020, os utilizadores de veículos elétricos (UVE) passaram a suportar os custos associados a todos os carregamentos na rede Mobi.E.

Tal como previsto, esta nova fase tem sido 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 e Programa de Estabilização Económica e Social), 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 transformação que se prevê que a atividade da MOBI.E, S.A. irá evoluir durante os anos mais próximos, não sendo, contudo, de desprezar alguma incerteza nos primeiros meses que estarão fortemente condicionados pela evolução da pandemia.

Contudo, a solidez financeira acumulada pela empresa durante o período transitório permite-lhe ter confiança e capacidade própria para ultrapassar as contingências que possam aparecer.

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 ficou marcado pelo 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.

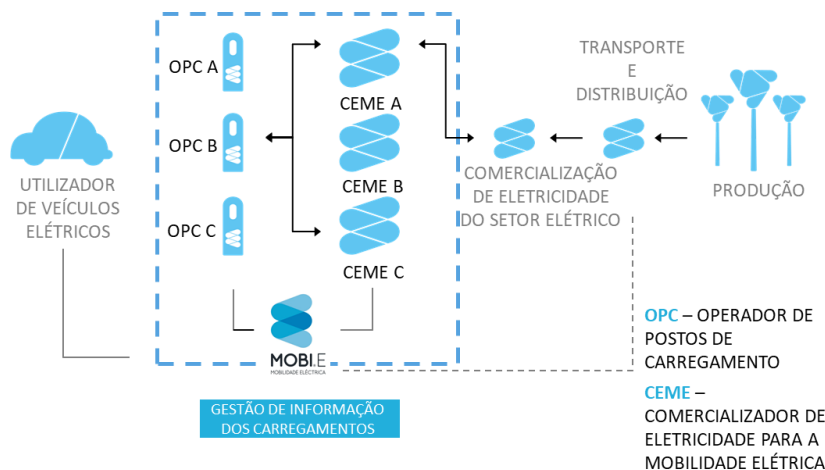


Figura 3 – Modelo de funcionamento da Mobilidade Elétrica

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 art.º 95º, aprovado pela ERSE em 10 de outubro de 2019 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;

- 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 artº 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.

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.

A estas acrescem ainda a gestão das concessões resultantes dos dois projetos piloto determinados pelo PEES.

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. Durante 2020, a empresa efetuou um concurso público internacional para a contratação de uma assessoria especializada que pudesse elaborar e implementar um Plano de Estratégico de Comunicação.

O Plano aprovado tem os seguintes grandes objetivos:

1. Posicionar a MOBI.E e a sua Rede, atribuindo-lhe um papel claro no ecossistema da mobilidade sustentável;
2. Explicar a mudança que se dá no ecossistema com a fase plena de mercado;
3. Reforçar os níveis de reputação da MOBI.E;
4. Promover as boas relações com os diferentes agentes de mercado;
5. Influenciar e apoiar os decisores públicos;
6. Sensibilizar o público em geral para a importância da escolha de formas de mobilidade mais sustentáveis;
7. Aumentar o nível de conhecimento da comunidade relativamente à mobilidade sustentável;
8. Promoção de uma imagem de Portugal como país pioneiro na mobilidade elétrica e na adoção de novas formas de mobilidade sustentável.

No entanto, sendo a atividade de promoção fortemente condicionada pela pandemia, a implementação do Plano teve de ser adiada para o último trimestre de 2020, pelo que algumas das ações previstas irão transitar para 2021. De forma a garantir uma continuidade da estratégia de comunicação, numa fase tão essencial a um mercado novo, em crescimento, onde existe algum desconhecimento sobre a sua organização e funcionamento, algumas destas ações deverão manter-se ao longo de todo o triénio, ajustadas à evolução e necessidades do mercado e das disponibilidades da empresa.

Como reforço do novo posicionamento da empresa e da rede MOBI.E a empresa encontra-se a desenvolver um novo site que deverá estar disponível no início de 2021, ao mesmo tempo que a contratação de uma pessoa para a área de comunicação irá permitir que a empresa passe também a poder aproveitar as redes sociais para promover a mobilidade elétrica.

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 interoperabilidade 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, uma vez que a MOBI.E, S.A. tem vindo a ter um conjunto crescente de solicitações por parte de entidades estrangeiras com responsabilidade de definirem modelos para a mobilidade elétrica em países onde o estágio de desenvolvimento está mais atrasado.

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

6.4.5 Desenvolver negócios assessórios 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.

De forma a otimizar a rentabilidade deste conhecimento, a empresa tem em curso um procedimento de contratação com vista à consultoria para o desenvolvimento de um Plano de Negócios para os próximos 3 anos que deverá estar disponível até ao final de 2020, de forma a permitir implementar a partir de 2021.

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.

6.4.7 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 determinadas pelo Governo para o setor.

A multiplicidade de funções que a empresa foi chamada a assumir durante o denominado período transitório dos últimos 5 anos, permitem que o Estado disponha de uma ferramenta única 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.

Não se pretende que o papel da MOBI.E, S.A. enquanto instrumento público, se baseie 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 deverá ser no sentido de atuar como gestor, organizador e orientador da infraestrutura da rede de carregamento, independente e promotora 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.

De forma, a poder desempenhar com competência esta sua função a empresa irá lançar no até ao final de 2020 um procedimento concursal um estudo segundo duas vertentes:

- Caracterização da infraestrutura de carregamento e elaboração de um conjunto de critérios que sirvam de suporte para garantir que o desenvolvimento Local, Regional e Nacional se realize articuladamente;
- Análise do modelo português para a mobilidade elétrica que conceptualmente foi criado há mais de dez anos para identificar de forma a propor melhorias de organização e funcionamento.

Este será um documento estruturante e relevante para os desenvolvimentos futuros, sendo a MOBI.E, S.A. naturalmente a entidade pública mais bem posicionada para o promover e implementar.

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

6.5.1 Construção de uma nova equipa

Pelo facto de ser uma empresa recente e ter estado focada na criação da rede piloto Mobi.E, a empresa nunca dispôs de uma estrutura de RH devidamente 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 com evidente penalização da sua imagem junto do mercado.

A autorização para a empresa reforçar os seus quadros, concedida com a aprovação do PAO 2020 irá permitir ultrapassar este constrangimento. Mas, só em 2021 é que se poderá retirar usufruto pleno desta nova realidade.

No entanto, a contratação de um conjunto significativo de pessoas não deixa de constituir um risco, desde logo pela natural necessidade de terem de passar por um processo de aprendizagem que, neste caso concreto, passa ao mesmo tempo pela criação de procedimentos que não existem.

Para reduzir estes riscos a empresa tem utilizado um processo de contratação rigoroso e mais demorado, procurando constituir uma equipa que concilie a experiência com a juventude que constitua os alicerces de uma nova cultura organizacional que se quer construir que seja dinâmica e orientada para a resolução de problemas.

6.5.2 Excessiva dependência de terceiros

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

As novas contratações irão permitir reduzir gradualmente alguns destes riscos, se bem que, naturalmente surgirão outros, nomeadamente, na área operacional.

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

O funcionamento da rede Mobi.E depende da plataforma Mobi.Me desenvolvida há cerca de 10 anos, a qual tem vindo a evidenciar alguma falta de capacidade, tendo em consideração a evolução da atividade que se verificou.

Durante o ano de 2021, a empresa continuará a ter necessidade de manter esta dependência que se espera ver eliminada com a entrada em operação em 2022 da nova Plataforma de Gestão já autorizada desenvolver no âmbito do PEES.

No entanto, a informatização dos sistemas obrigará a desenvolver planos de contingência que permitam mitigar os riscos associados a uma plataforma proprietária, como i) a segurança contra os ataques maliciosos; ii) a garantia da compatibilidade entre as diversas soluções utilizadas; iii) um esforço contínuo para manter as soluções atualizadas, entre outros.

6.6 Gestão Económico Financeira

A entrada na fase plena de mercado ocorrida em 2020 permite que a MOBI.E, S.A. passe 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 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, com a entrada da fase de comercialização na mobilidade elétrica e o consequente início da cobrança da tarifa da EGME em 2021, poderá haver necessidade de manter algum apoio do Estado direcionado para esta tarifa.

Sendo 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, não foi considerado qualquer subsídio à tarifa EGME nas projeções efetuadas, mas que se entende alertar para a sua eventual necessidade, atendendo ao contexto económico de pandemia.

Assim, a empresa considerou que a partir de 2021 a atividade corrente passa a ser financiada, essencialmente, através da tarifa EGME e de receitas provenientes de novos negócios. Pelo desconhecimento dos critérios que a ERSE irá utilizar para a definição da tarifa EGME neste primeiro ano de aplicação, a empresa entendeu usar um pressuposto altamente conservador na estimativa das receitas provenientes desta tarifa que, se traduz na projeção de um EBITDA positivo para 2021 que vai naturalmente crescendo ao longo do triénio, potenciado pelo esperado crescimento do mercado, pelo aumento do valor da própria tarifa, tendo em conta a sua função regulamentar de cobertura dos gastos da EGME, isto é, da atividade regulada da MOBI.E, S.A..

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.

A partir de 2021 estão ainda projetadas outras receitas assessorias referentes à atividade não regulada, relacionadas com outros negócios como forma de rentabilizar o *know how* único disponível e que terão um caráter crescente ao longo do triénio. Espera-se que esta fonte seja potenciada com a conclusão do estudo do Plano de Negócios que a empresa se encontra a promover e que apenas estará disponível no final de 2020.

Encontrando-se a empresa classificada como EPR optou-se por analisar os rendimentos da empresa numa perspetiva de receitas em detrimento da análise em termos de proveitos, conforme pode observar-se no Quadro abaixo.

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

Receitas operacionais	Unid €					Δ 20/21
	2019 P	2020 P	2021 E	2022 E	2023 E	
Tarifa EGME	0	0	410 000	740 000	1 000 000	-
Subsídios à Exploração	2 615 245	2 521 357	155 000	50 000	50 000	-93,9%
Fundo Ambiental	2 593 065	1 800 000	0	0	0	-100,0%
POSEUR (Publicidade)	0	150 000	50 000	0	0	-66,7%
Subsídios Mobilidade Elétrica	0	90 000	50 000	50 000	50 000	-44,4%
Projetos Comunitários Internacionais	22 180	25 099	55 000	0	0	119,1%
Outros	0	456 258	0	0	0	-100,0%
Outras prestações de serviços	0	5 000	40 000	55 000	75 000	700,0%
Total	2 615 245	2 526 357	605 000	845 000	1 125 000	-76,1%

Uma outra importante fonte de receita que a MOBI.E, S.A. conta para financiar a restante atividade, passa pelos proveitos provenientes das operações de concessão da exploração dos seus investimentos na infraestrutura da rede MOBI.E (a exemplo do que aconteceu em 2020 com a concessão da operação da rede piloto de PCN).

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 20/21
	2020 P	2021 E	2022 E	2023 E	
Encaixe com as concessões	4 978 319	1 100 000	598 144	612 219	-77,9%
Rendimentos das concessões	248 916	552 832	637 739	698 257	122,1%

Devido à aplicação do princípio contabilístico da especialização dos exercícios às receitas provenientes das concessões, prevê-se que apenas a partir de 2022 o efeito contabilístico destas operações passe a ser superior ao encaixe anual proporcionado, o que se traduzirá nos primeiros anos num aumento significativo da tesouraria líquida, com especial relevo em 2020, efeito este potenciado pelo facto da MOBI.E,S.A. estar sujeita às regras da contabilidade pública por ser classificada como EPR.

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, apesar do contexto da pandemia, 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 2021.

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.

Sendo 2021, o primeiro ano em que a ERSE irá definir a tarifa EGME e os critérios que o sustentam, a MOBI.E, S.A. só depois de conhecer estes critérios poderá segregar a sua contabilidade tendo em conta a atividade regulada.

6.6.3 Recursos Humanos

Conforme referido a empresa encontra-se num processo de contratação de 9 novos quadros, após a autorização para o efeito concedida em meados do ano com a aprovação do PAO 2020-2022.

Acresce ainda que durante os três primeiros trimestres do ano de 2020, o Conselho de Administração foi constituído por apenas dois elementos.

A conjugação destes fatores torna o nível projetado de gastos com pessoal significativamente superior ao registado nos últimos anos, mas em linha com a referida aprovação da tutela financeira.

Em função do crescimento do mercado, da atividade enquanto EGME e das suas competências enquanto instrumento público para a mobilidade sustentável poderá haver necessidade no futuro de um reforço adicional de quadros que não foi, contudo, considerado neste Plano:

- A área operacional poderá 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.
- O reforço de competências que a MOBI.E, S.A., enquanto instrumento público, possa vir a ser chamada a assumir neste processo de transição para uma mobilidade sustentável irão, naturalmente, exigir a contratação de mais colaboradores.

Conforme referido, a empresa encontra-se a desenvolver um Plano de Negócios que apenas deverá estar disponível no final do ano. Por outro lado, também irá promover um estudo estratégico ao mercado que apenas deverá estar disponível durante 2021.

Pelo que, neste momento, não dispõe de dados que permitam sustentar necessidades adicionais de reforço de quadros, não sendo previsível que seja necessário qualquer reforço adicional ao quadro atualmente aprovado para 2021. O que a ocorrer será sempre pela necessidade de substituição. Por esta razão, não foram considerados quaisquer reforços durante o triénio resultando os gastos projetados da atualização pela inflação de acordo com as orientações genéricas fornecidas pelo acionista.

Quadro 8 – Recursos Humanos

Recursos Humanos	2019	2020 P	2021 E	2022 E	2023 E	Unid €	
						Var. 20/21	%
Gastos totais com pessoal (1) = (a) + (b) + (c) + (d) + (e) + (f) + (g)	431 927	425 854	828 450	830 034	835 065	402 596	94,54%
(a) Gastos com Órgãos Sociais	184 789	168 404	223 100	223 100	223 100	54 696	32,48%
(b) Gastos com cargos de Direção	0	0	0	0	0	0	-
(c) Vencimento do pessoal	151 691	170 650	439 050	440 634	443 880	268 400	157,28%
(i) Vencimento base + Subs. Férias + Subs. Natal	131 552	148 920	396 000	397 584	400 356	247 080	165,91%
(ii) Outros Subsídios	20 139	21 730	43 050	43 050	43 524	21 320	98,11%
(iii) Valorizações Remuneratórias	0	0	0	0	0	0	-
(d) Benefícios pós-emprego	0	0	0	0	0	0	-
(e) Ajudas de custo	1 671	4 000	4 000	4 000	4 000	0	0,00%
(f) Restantes Encargos	81 915	82 800	162 300	162 300	164 085	79 500	96,01%
dos quais formação pessoal	0	4 404	10 600	10 000	10 000	6 196	140,67%
(g) Rescisões / Indemnizações	11 862	0	0	0	0	0	-
Gastos Totais com pessoal (2) = (1) sem impacto das medidas identificadas em (iii) e (g)	420 066	425 854	828 450	830 034	835 065	402 596	94,54%
Designação							
Nº Total Recursos Humanos (O.S + Cargos de Direção + Trabalhadores)	6	16	16	16	16	10	166,67%
Nº Órgãos Sociais (O.S.) (número)	2	3	3	3	3	1	50,00%
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	13	13	13	13	9	225,00%
Gastos com dirigentes/Gastos com Pessoal [(b)/((1)-(g))]	0	0	0	0	0	0	-

Em consequência do aumento dos quadros, prevê-se o aumento dos gastos com a formação profissional, atividade a que a empresa está legalmente obrigada.

No Anexo 2 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 para 2021.

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 tido um peso elevado na estrutura de gastos operacionais da empresa.

Acresce ainda que esta componente tem sido agravada, pelo facto da empresa, cumprindo as orientações da tutela, ter suportado, durante a fase transitória, 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 irão praticamente desaparecer até ao final de 2020, pela entrada na fase plena de mercado.

Por outro lado, a estratégia defendida para o futuro no sentido de internalizar algumas funções, proporcionando uma maior autonomia na produção e tratamento da informação core da Mobi.E, S.A, ou a função financeira irão permitir também gerar poupanças em termos da subcontratação de serviços.

O reforço dos quadros obrigou a empresa a encontrar novas instalações que permitam acomodar todos os elementos, com o consequente aumento de gastos com as rendas.

O Despacho nº 290/2020 – SET de 19 de junho de aprovação do PAO 2020 veio a conceder autorização para a empresa contratualizar mais uma viatura, o que ocorrerá no último trimestre do ano, pelo que os aumentos nos encargos projetados derivam apenas desse facto, não estando prevista a contratualização de mais nenhuma viatura durante o triénio.

A MOBI.E, S.A. passa assim a dispor de três viaturas de serviço 100% elétricas contratualizadas em regime AOV.

Quadro 9 – Fornecimentos e Serviços Externos

Fornecimentos e Serviços Externos	Unid €					Δ 20/21
	2019	2020 P	2021 E	2022 E	2023 E	
Energia Postos de Carregamento	817 451	860 973	14 139	0	0	-98,4%
Manutenção Postos de Carregamento	36 487	106 045	6 520	0	0	-93,9%
Call Center	76 980	35 322	0	0	0	-100,0%
Contrato Plataforma	675 390	1 132 057	530 223	250 000	0	-53,2%
Outros Trabalhos Especializados	138 112	361 153	204 007	130 000	125 000	-43,5%
Dos quais Estudos, Pareceres e Consultorias	89 463	306 909	177 990	100 000	95 000	-42,0%
TIC	17 407	138 954	102 510	130 000	181 430	-26,2%
Renda Escritório	31 359	38 883	73 171	73 463	74 272	88,2%
Rendas Veículos	16 893	15 279	23 330	23 330	23 330	52,7%
Deslocações e Estadas	10 440	13 432	13 432	10 000	10 000	0,0%
Publicidade	5 403	220 303	114 882	100 000	100 000	-47,9%
Limpeza	3 386	5 656	6 656	6 682	6 756	17,7%
Outros	5 369	11 535	18 735	20 000	20 000	62,4%
Total	1 834 675	2 939 591	1 107 603	743 476	540 787	-62,3%

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. Contudo, mantém-se algum peso nas rubricas de estudos, pareceres e consultorias, uma vez, que atendendo à sua especificidade (assessoria jurídica) e excecionalidade (estudos de mercado iniciados em 2020 e que terão execução financeira em 2021) não se justifica a sua incorporação interna.

Assim, os gastos com “Outros trabalhos especializados” em 2021 ficarão marcados pelas assessorias correntes jurídica e técnica no âmbito das TIC que, pela sua abrangência de diversas especialidades, dificultam a incorporação interna de competências, pela necessidade de assegurar a contratualização do acompanhamento jurídico e técnico dos investimentos PEES e pelo reflexo de estudos contratados no final de 2020, designadamente, o Plano de Negócios e o Estudo Estratégico para o desenvolvimento da Mobilidade Elétrica que terão repercussões financeiras em 2021.

Também a entrada na fase de mercado permitirá 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, no atual contexto pandémico, por uma questão de prudência, manteve-se em 2021 um saldo residual nestas rubricas para fazer face a qualquer eventualidade resultante de atrasos na transferência dos postos de carregamento ao abrigo dos contratos de concessão firmados com os OPC que possa vir a transitar de ano.

A entrada na fase plena de mercado permitiu ainda transferir as competências e, consequentemente, os gastos com o *Call Center* para os agentes de mercado - CEME e OPC.

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. Contudo, é exetável a partir de 2023 um aumento dos gastos com TIC's derivados da necessidade de estabelecer contratos de manutenção para a nova Plataforma.

Os gastos com publicidade em 2021 refletem ainda a parte do processo de implementação do Plano Estratégico de Comunicação resultante das candidaturas aprovadas pelo POSEUR em 2016, prevendo-se ainda, conforme referido, que após conclusão deste projeto se prossiga com ações de promoção e divulgação que permitam potenciar o crescimento da rede Mobi.E e dinamizar o mercado, de forma a garantir o cumprimento deste objetivo estratégico.

Os demais gastos estão genericamente associados ao crescimento da estrutura e associados à mudança para umas instalações maiores.

6.6.5 Projeções Económico Financeiras

Quadro 10 – Demonstração de Resultados

Demonstração de Resultados	Unid €					Δ 20/21
	2019	2020 P	2021 E	2022 E	2023 E	
Vendas e Serviços Prestados	0	60 000	450 000	795 000	1 075 000	650,0%
Subsídios à Exploração	2 615 245	2 521 357	155 000	50 000	50 000	-93,9%
Fornecimento e Serviços Externos	-1 834 675	-2 939 591	-1 107 603	-743 476	-540 787	-62,3%
Gastos com o Pessoal	-431 927	-425 854	-828 450	-830 034	-835 065	94,5%
Outros Rendimentos	53 586	1 234 628	1 389 392	2 293 452	2 422 949	12,5%
Outros Gastos	-57 910	-106 905	-50 000	-50 000	-50 000	-53,2%
Resultado antes de depreciações, gastos de financiamento e Impostos	344 319	343 635	8 339	1 514 943	2 122 097	-97,6%
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-66 066	-314 155	-836 560	-1 655 713	-1 724 692	166,3%
Resultado Operacional	278 252	29 480	-828 221	-140 770	397 405	-2909,4%
Imposto sobre o Rendimento do Período	-19 347	-751	-142 427	-1 500	-1 580	18865,0%
Resultado Líquido	258 905	28 729	-970 648	-142 270	395 825	-88,9%

As Demonstrações de Resultados relevam os pressupostos enunciados acima.

A rubrica “Outros Rendimentos” traduz genericamente o tratamento contabilístico dos subsídios ao investimento dos projetos piloto dos postos de carregamento (mais de € 1.600.000/ano cruzeiro), bem como o diferimento dos proveitos estimados com as concessões dos postos de carregamento normal (rondando os € 600.000/ano cruzeiro).

O EBITDA tem uma redução significativa em 2021, em virtude da forte redução dos subsídios à exploração (-93,9%) e, como referido no ponto 6.6.1, assumiu-se um pressuposto conservador para a tarifa EGME que apenas garante, neste ano, um limiar mínimo que permite manter o EBITDA positivo e que não releva a sua função de cobertura da atividade regulada da EGME prevista no RME.

Os Resultados Líquidos projetados para o triénio ficam fortemente condicionados pelos critérios contabilísticos utilizados no registo da rubrica de “Outros Rendimentos” e do volume crescente de amortizações relativa aos elevados investimentos realizados, ao longo dos últimos anos, na infraestrutura de carregamento de acesso público.

Estes efeitos acabam por não ter impacto na sólida situação patrimonial da empresa, nem na forte capacidade de tesouraria que se projeta atingir em 2020, conforme pode verificar-se na análise da evolução do Balanço e do Mapa de Fluxos de Caixa estimado para o triénio.

Quadro 11 – Balanço

						Unid €
Balanço	2019	2020 P	2021 E	2022 E	2023 E	Δ 20/21
ATIVO						
Ativo não corrente	926 761	2 358 071	5 289 141	4 531 709	3 217 168	124,3%
Ativos fixos tangíveis	920 406	2 287 389	4 257 174	3 730 100	2 902 692	86,1%
Ativos intangíveis	3 740	67 852	1 026 420	793 346	303 498	1412,7%
Outros investimentos financeiros	1 864	2 830	5 546	8 262	10 979	96,0%
Créditos a Receber	750	0	0	0	0	-
Ativo corrente	1 353 854	4 186 893	4 568 139	4 556 295	4 697 618	9,1%
Clientes	0	0	34 167	61 667	83 333	-
Estado e Outros Entes Públicos	262 621	163 827	63 567	0	0	-61,2%
Outros créditos a receber	461 910	522 897	750	750	750	-99,9%
Diferimentos	5 746	5 840	8 698	8 722	8 789	48,9%
Caixa e depósitos bancários	623 576	3 494 328	4 460 958	4 485 156	4 604 746	27,7%
Total Ativo	2 280 615	6 544 964	9 857 280	9 088 004	7 914 786	50,6%
CAPITAL PRÓPRIO e PASSIVO						
Capital Próprio						
Capital Subscrito	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	0,0%
Resultados transitados	-220 928	107 735	136 464	-834 184	-976 455	26,7%
Ajustamentos / Outros variações C.Prop.	692 285	937 369	4 013 187	3 581 161	2 319 479	328,1%
Resultado Líquido	258 905	28 729	-970 648	-142 270	395 825	-3478,6%
Total Capital Próprio	780 262	1 123 833	3 229 003	2 654 706	1 788 850	187,3%
Passivo						
Passivo não corrente	829 828	439 475	1 066 796	951 954	616 570	142,7%
Outras dívidas a pagar	829 828	439 475	1 066 796	951 954	616 570	142,7%
Passivo corrente	670 526	4 981 655	5 561 481	5 481 343	5 509 366	11,6%
Fornecedores	6 557	40 847	92 300	61 956	45 066	126,0%
Estado e Outros Entes Públicos	46 533	19 721	30 424	44 476	195 688	54,3%
Outras dívidas a pagar	617 436	186 934	162 186	137 935	117 674	-13,2%
Diferimentos	0	4 734 153	5 276 571	5 236 976	5 150 938	11,5%
Total do Passivo	1 500 354	5 421 130	6 628 278	6 433 298	6 125 937	22,3%
Total do Capital Próprio e do Passivo	2 280 615	6 544 963	9 857 280	9 088 004	7 914 787	50,6%

Os pressupostos assumidos permitem reproduzir uma evolução do Balanço que evidencia a sustentabilidade da empresa ao longo de todo o horizonte temporal e que nem os Resultados Líquidos negativos estimados para 2021 e 2022 colocam em causa.

Este facto demonstra bem que os Resultados Líquidos negativos não resultam de um desequilíbrio económico-financeiro da atividade, mas sim, do efeito da aplicação do princípio da especialização de exercícios ao tratamento contabilístico dos elevados investimentos realizados na rede piloto MOBI.E nos últimos anos totalmente subsidiados e dos proveitos provenientes das obrigatórias operações de concessão relativas a estes investimentos, uma vez que a MOBI.E, S.A., por ser EGME, está regulamentarmente impedida de ser OPC.

Quadro 12 – Mapa de Fluxos de Caixa

	Unid €				
Fluxos de Caixa	2019	2020 E	2021 P	2022 P	2023 P
Fluxos de caixa das atividades operacionais - método direto					
Recebimentos de clientes	0	73 800	519 333	950 350	1 300 583
Pagamentos a fornecedores	2 267 036	2 851 238	1 372 777	912 169	690 851
Pagamentos a pessoal	419 932	425 854	848 171	859 707	864 738
Caixa gerada pelas operações	-2 686 968	-3 203 292	-1 701 615	-821 526	-255 006
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento	-1 438	-31 504	-751	-142 427	-1 500
Outros recebimentos/pagamentos	3 105 419	1 064 538	1 338 996	390 007	376 095
Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)	417 012	-2 170 258	-363 370	-573 946	119 589
Fluxos de caixa das atividades de investimento					
Pagamentos respeitantes a:					
Ativos Fixos Tangíveis	-867 399	-1 867 013	-3 492 700	-862 845	-616 845
Ativos Intangíveis	0	-89 790	-1 237 300	-246 000	-123 000
Recebimentos provenientes de:					
Ativos Intangíveis	0	6 123 332	1 330 000	598 144	612 219
Subsídios ao Investimento	705 313	874 480	4 730 000	1 108 845	127 626
Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)	-162 087	5 041 010	1 330 000	598 144	0
Fluxos de caixa das atividades de financiamento					
Recebimentos provenientes de:	0	0	0	0	0
Pagamentos respeitantes a:	0	0	0	0	0
Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)	0	0	0	0	0
Varição de caixa e seus equivalentes (1+2+3)	254 925	2 870 752	966 630	24 198	119 589
Caixa e seus equivalentes no início do período	368 651	623 577	3 494 328	4 460 958	4 485 156
Caixa e seus equivalentes no fim do período	623 577	3 494 328	4 460 958	4 485 156	4 604 746

A projeção de uma situação económico financeira sustentável é reforçada pela análise da evolução do mapa de fluxos de caixa.

A solidez da tesouraria é bem evidente e que resulta em grande parte do facto da empresa estar desde 2018 classificada como EPR e, por isso, obrigada ao cumprimento de regras aplicadas à pela contabilidade pública que, designadamente, limitam fortemente a utilização dos saldos de tesouraria transitados em cada ano.

O resultado é a acumulação anual e sucessivo de saldos de tesouraria, obrigando ao mesmo tempo ao recorrente recurso a subsídios ao investimento provenientes do Fundo Ambiental acaba, por esta via, por sobrecarregar o Orçamento de Estado, quando poderia muito bem reduzir este esforço mediante a autorização de utilização dos saldos de tesouraria transitados de anos anteriores.

Sobretudo, em conjunturas de crise económica e financeira como a atual em consequência da pandemia, deverá haver uma reflexão do acionista relativa à possibilidade de introduzir uma maior flexibilidade na gestão de tesouraria das empresas que tal como a MOBI.E, S.A. se encontram classificadas como EPR por forma a racionalizar a utilização dos fundos disponíveis.

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 apresentam-se as necessidades líquidas de financiamento da MOBI.E, S.A. para o ano de 2021. Tendo considerado que apenas os investimentos serão financiados pelo Fundo Ambiental.

Quadro 13 – Necessidades de Financiamento 2021

			Unid €			
Descrição		Proposto 2021	Descrição		Proposto 2021	
Receita			Despesa			
FF 432	União Europeia	155 000	FF 432	União Europeia	155 000	
	Corrente	50 000		Corrente	50 000	
	Investimento	105 000		Investimento	105 000	
FF513	Fundo Ambiental	4 625 000	FF513	Despesa Corrente	2 770 000	
	Corrente	0		Gastos com Pessoal	840 850	
	Investimento	4 625 000		Aquisição de Bens e Serviços	1 529 150	
				Outras	400 000	
	Outras	2 770 000		Despesa Investimento	4 625 000	
	Transferências Outras Entidades	537 581		Rede Piloto PCN	42 600	
	Tarifa EGME	380 000		Novos Investimentos	4 582 400	
	Concessão	1 100 000		PEES	4 570 600	
	Outros Serviços	40 000		Outros correntes	11 800	
	IVA recuperado	712 419				
Total Receita			Total Despesa			
Total	Despesa Corrente	2 820 000	Despesa Investimento			4 730 000

Os valores globais das Fontes de Financiamento das origens das receitas e aplicação das despesas estão de acordo com o projeto de orçamento carregado no SIGO para 2021.

6.8 Cumprimento de Orientações Específicas

6.8.1 Eficiência Operacional

Garantir em 2021 que o rácio dos gastos operacionais sobre o volume de negócios seja igual ou inferior ao verificado em 2019.

A eficiência operacional medida pelo peso dos gastos operacionais sobre o volume de negócios ao longo do triénio irá ter um comportamento positivo, fruto por um lado do aumento significativo esperado para o volume de negócios, com a introdução da cobrança da tarifa EGME a partir de 2021, e pela redução significativa dos gastos operacionais, em virtude da entrada da fase plena de mercado da mobilidade elétrica, o que permite à empresa deixar de suportar custos associados ao funcionamento da rede durante o período transitório.

Por outro lado, a racionalização de gastos proporcionada pela entrada dos novos quadros e o desenvolvimento de uma nova Plataforma de Gestão da rede MOBI.E permitirá à empresa desenvolver novos negócios que proporcionarão mais receita e reduzir significativamente os gastos com o funcionamento da Plataforma.

6.8.2 Plano de Redução de Custos (PRC)

Em 2021, devem ser iguais ou inferiores ao valor mais alto entre os montantes estimados para 2020 ou os executados em 2019, no caso dos seguintes gastos:

a) gastos com o pessoal

O Despacho nº 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.

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

Quanto às despesas com deslocações, ajudas de custo e alojamento a empresa cumpre com a orientação específica.

Por sua vez, o Despacho de aprovação do PAO 2020 veio também a autorizar a aquisição pela empresa de mais uma viatura. Viatura essa que será adquirida durante o último trimestre de 2020, pelo que o acréscimo de gastos com a frota automóvel em 2021 resulta deste facto.

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

A empresa cumpre esta orientação específica.

O Quadro abaixo evidencia o cumprimento total do Plano de Redução de Custos, uma vez que os aumentos nas rubricas de gastos com pessoal e da frota automóvel resultam das respetivas autorizações constantes do despacho de aprovação do PAO 2020-2022 (Despacho nº 290/2020 – SET de 19 de junho vide anexo 3).

Quadro 14 - PRC

PRC	2023 E	2022 E	2021 E	2020 P	2019	Unid €	
						Var. 21/19 Valor	%
(1) CMVMC	0	0	0	0	0	0	-
(2) FSE	540 787	743 476	1 107 603	2 939 591	1 834 675	-727 072	-39,6%
(3) Gastos com o Pessoal	835 065	830 034	828 450	425 854	431 927	396 523	91,8%
Indemnizações	0	0	0	0	11 862	-11 862	-100,0%
Valorizações Remuneratórias	0	0	0	0	0	0	-
(4) Gastos Operacionais (a) = (1)+(2)+(3)	1 375 852	1 573 510	1 936 053	3 365 445	2 266 603	-330 550	-14,6%
(5) Volume de Negócios (VN)	1 075 000	795 000	450 000	60 000	0	450 000	-
Subsídios à Exploração	50 000	50 000	155 000	2 521 357	2 615 245	-2 460 245	-94,1%
Indemnizações Compensatórias	0	0	0	0	0	0	-
(6) Peso dos gastos/VN = (4)/(5)	128,0%	197,9%	430,2%	5609,1%	-	-	-
(7) Deslocações e Alojamento (valor)	10 000	10 000	13 432	13 432	10 440	2 992	28,7%
(8) Ajudas de custo (valor)	4 000	4 000	4 000	4 000	1 671	2 329	139,4%
(9) Gastos com a frota automóvel ^(a) (valor)	23 330	23 330	23 330	15 279	16 893	6 437	38,1%
(7)+(8)+(9)	37 330	37 330	40 762	32 711	29 003	11 759	40,5%
Gastos com contratação de estudos, pareceres, projeto e consultoria (valor)	95 000	100 000	177 990	306 909	89 463	88 528	99,0%

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

7 ANEXO 1 – Ficha de Investimento

Projeto 1: Finalização do projeto da criação da rede piloto MOBI.E

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
2021	2022	2023			-	87,5%	12,5%	-	-	-
€ 120 mil	-	-	€ 2,2 Mios							

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

Identificação dos trabalhos mais relevantes	2021	Finalização do Projeto	Resumo da análise custo-benefício	ROI	TIR	VAL	PAYBACK	OUTRO
	2022			-	-	€ 101 mil	-	-
	2023							

Riscos				Observações			
				Projeto aprovado pela RCM n 49/2016			

Projeto 2: Reforço da rede MOBI.E – Piloto Hubs

Ficha de Projeto de Investimento

Projeto	Criação de Piloto com 10 Hubs de Postos de Carregamento	Prazo de Execução (meses)	Área Responsável
Subprojeto	Criação de 10 parques em outras tantas cidades com 9 Postos de Carregamento cada: 1 PCUR (150 kw); 3 PCR (50 kw) e 5 PCN (22 kw)		
Justificação do Projeto	Cumprimento da RCM nº 41/2020, de 6 de junho	9	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								
€ 1,75 Mios	-	-	€ 1,75 Mios		-	-	100,0%	-	-	-

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

Identificação dos trabalhos mais relevantes	2021	Realização do Projeto	Resumo da análise custo-benefício	ROI	TIR	VAL	PAYBACK	OUTRO
	2022							
	2023							
				-	-	-	-	-

Riscos	Observações
	Projeto aprovado pela RCM n 41/2020

Projeto 3: Reforço da rede MOBI.E – Piloto PCURs

Ficha de Projeto de Investimento

Projeto	Criação de Piloto com 12 Postos de Carregamento Ultra Rápido							Prazo de Execução (meses)	Área Responsável
Subprojeto	Alargamento da infraestrutura de carregamento de acesso público para a mobilidade elétrica com a instalação de PCURs (150 kw) em 12 municípios diferentes								
Justificação do Projeto	Cumprimento da RCM nº 41/2020, de 6 de junho							9	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								
€ 0,96 Mios	-	-	€ 0,96 Mios		-	-	100,0%	-	-	-

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

Identificação dos trabalhos mais relevantes	2021	Realização do Projeto	Resumo da análise custo-benefício	ROI	TIR	VAL	PAYBACK	OUTRO
	2022							
	2023							

Riscos				Observações			
				Projeto aprovado pela RCM n 41/2020			

Projeto 4: Nova Plataforma de Gestão MOBI.E

Ficha de Projeto de Investimento

Projeto	Desenvolvimento de Nova Plataforma de Gestão da rede Mobi.E	Prazo de Execução (meses)	Área Responsável
Subprojeto	-		
Justificação do Projeto	Cumprimento da 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								
€ 1,0 Mios	-	-	€ 1,3 Mios		-	-	100,0%	-	-	-

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	Realização do Projeto	Resumo da análise custo-benefício	ROI	TIR	VAL	PAYBACK	OUTRO
	2022							
	2023							
				-	-	-	-	-

Riscos	Observações
	Projeto aprovado pela RCM n 41/2020

8 ANEXO 2 – Mapa de Pessoal Aprovado



APROVO,
O Ministro do Ambiente
João Pedro
Soeiro de Matos
Fernandes
Assinado de forma digital por
João Pedro Soeiro de Matos
Fernandes
Dados: 2020.07.30 15:11:55
+01'00'

(João Pedro Matos Fernandes)

MOBIL.E, S.A.

Mapa de Pessoal 2021

MAPA RESUMO

OE 2021

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

Em Observações, identificar:

- diploma legal e/ou Acordo de Empresa que prevê cargo/carreira;
- número de postos de trabalho a preencher com vínculo a termo;
- número de postos de trabalho a tempo parcial

9 ANEXO 3 – DUE sobre a aprovação do PAO 2020-2022

DELIBERAÇÃO SOCIAL UNÂNIME POR ESCRITO

Aos 10 dias do mês de agosto de 2020, de acordo com a vontade expressa pelo Estado, devidamente representado por Lara Margarete Brás da Silva, nos termos do Despacho de 29 de julho de 2020 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 (PAO) da MOBI.E, S.A., para o exercício de 2020, autorizando-se:

- (i) A contratação de 9 trabalhadores;
- (ii) O aumento dos Gastos com Pessoal em 401.000 € (91%) em 2020;
- (iii) O aumento no conjunto dos gastos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, bem como os associados à frota automóvel, em 850 € (2%).

A empresa deverá ter em consideração que a aprovação do PAO não a dispensa do cumprimento das disposições aplicáveis que venham a constar da legislação a publicar durante o exercício a que o mesmo se reporta, nomeadamente, o Decreto-Lei de Execução Orçamental. Qualquer alteração ao PAO que venha a ser necessária deverá ser gerível dentro da autonomia de gestão consagrada no artigo 25.º do RJSPE.

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

O representante do Acionista Estado,

(Lara Margarete Brás da Silva)