



PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2022 – 2024

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	7
2.1	Diretrizes para a elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão	7
2.2	Indicadores macroeconómicos.....	8
2.3	Linhas diretoras do PAO 2022.....	8
3	Estratégia e objetivos.....	10
3.1	Objetivos estratégicos	10
3.2	Estratégia para o triénio 2022-2024	11
3.2.1	Eixo 1 – Qualidade.....	11
3.2.2	Eixo 2 – Cooperação.....	12
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 2022-2024.....	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.....	22
6.4.4	Internacionalização da Rede Mobi.E.....	23

6.4.5	Desenvolvimento de novos negócios.....	24
6.4.6	Obrigações legais decorrentes de pertencer ao Setor Empresarial do Estado.....	25
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	Crescimento previsto da estrutura instalada <i>versus</i> potencial aumento exponencial da procura resultante do impacto da pandemia.....	26
6.5.2	Excessiva dependência de terceiros.....	27
6.6	Gestão Económico-Financeira	27
6.6.1	Rendimentos e receitas Operacionais.....	27
6.6.2	Gastos Operacionais.....	30
6.6.3	Recursos Humanos.....	30
6.6.4	Fornecimentos e Serviços Externos	32
6.6.5	Projeções Económico Financeiras.....	34
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
6.8.3	Prazo Médio de Pagamentos.....	39
7	ANEXO 1 – Fichas de Investimento	40
8	ANEXO 2 – Mapa de Pessoal Aprovado.....	42
9	ANEXO 3 – DUE sobre a aprovação do PAO 2021-2023.....	43
10	ANEXO 4 – Demonstrações financeiras previsionais por trimestre em 2022.....	44
10.1	Demonstração de Resultados Previsional Por Trimestre.....	44
10.2	Balanço Previsional por Trimestre.....	45
10.3	Demonstração de Fluxos de Caixa Previsional por Trimestre.....	46

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 Rendimentos Operacionais da MOBI.E, S.A.	29
Quadro 7 – Receitas vs Rendimentos estimados com as operações de Concessão.	30
Quadro 8 – Recursos Humanos	31
Quadro 9 – Fornecimentos e Serviços Externos.....	33
Quadro 10 – Demonstração de Resultados.....	34
Quadro 11 – Balanço.....	35
Quadro 12 – Mapa de Fluxos de Caixa	36
Quadro 13 – Necessidades de Financiamento 2022	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 n.º 6826/2015, de 11 de junho, do Senhor Secretário de Estado da Energia, indica a MOBI.E, S.A. para Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica nacional (“EGME”), até 12 de junho de 2018, nos termos do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 170/2012, de 1 de agosto, e pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho.

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

1.2 Missão, Visão e Valores

1.2.1 Missão

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

1.2.2 Visão

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

1.2.3 Valores

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

1.3 Estrutura Organizacional

O Conselho de Administração, com base na estrutura atual de Recursos Humanos, definiu o modelo organizacional presente abaixo, 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., constituídos pelo Plano de Atividades e Orçamento e as Demonstrações Financeiras Previsionais para o triénio 2022–2024, foram preparados em observância das diretrizes definidas pelo acionista.

Nos termos do Regime Jurídico do Setor Empresarial do Estado, publicado pelo Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, as orientações específicas para a preparação dos IPG foram definidas pelo Despacho n.º 682/2021 – SET de 29 de julho de 2021.

Como principais orientações destacam-se as seguintes, salientando-se que, no caso da MOBI.E, S.A. o ano de referência a ser tomado para a elaboração dos planos anual e plurianual, nomeadamente para as estimativas de 2022, é o ano de 2021 e não o de 2019, pois regista um volume de negócios superior:

- i. Um crescimento do volume de negócios (vendas e serviços prestados) em linha com as necessidades das populações, promotor da competitividade das empresas e que melhore a eficiência da afetação dos recursos públicos. O planeamento das atividades deve privilegiar um modelo de desenvolvimento sustentado do negócio, com crescimento gradual, mas estável, ao longo do 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 2021 no Plano de Atividades e Orçamento (“PAO”) anual (para 2022) 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 2022 face a 2021, 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 de, pelo menos, no mesmo montante, dos fornecimentos e serviços externos (“FSE”);
- 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 2022 face a 2021 e sobre o ano anterior nos restantes anos do triénio;
- vi. O endividamento, líquido de investimento, deve diminuir em termos reais em relação a 2021.

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 a 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 2022, constantes na circular série A n.º 1404 da Direção-Geral do Orçamento (“DGO”).

2.2 Indicadores macroeconómicos

De acordo com o Despacho n.º 682/2021 – SET de 29 de julho de 2021, os indicadores macroeconómicos considerados na elaboração dos Instrumentos Previsionais de Gestão são os constantes do seguinte quadro.

Quadro 1 – Indicadores Macroeconómicos

	em %			
PIB e Componentes da Despesa (em termos reais)*	2021	2022	2023	2024
PIB	4,0	4,9	2,8	2,4
Consumo Privado	2,8	3,7	2,2	2,1
Consumo Público	1,7	1,4	1,2	1,1
Investimento	4,0	8,0	8,6	6,3
Exportação de Bens e Serviços	8,7	7,9	5,1	4,8
Importação de Bens e Serviços	5,4	6,0	6,0	5,6
Evolução dos Preços				
IPC	0,8	0,9	1,1	1,3

* Preços constantes (2016)

Fonte: Despacho nº 682/2021 SET e GPEARl

2.3 Linhas diretoras do PAO 2022

Seguindo as instruções do Governo, a MOBI.E, S.A. teve nos últimos cinco anos como principal atividade a criação da rede piloto de postos de carregamento para a Mobilidade Elétrica (“ME”) e a criação das condições para a plena aplicação do regime de mercado previsto no enquadramento jurídico do setor, nomeadamente o Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, na sua atual redação e demais legislação e regulamentação complementar.

O ano de 2020, apesar de ter ficado marcado pelas medidas de contingência derivadas da pandemia associado ao vírus 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.

No 2º semestre de 2020 a empresa dedicou-se à transferência dos postos de carregamento concessionados e das competências que regulamentarmente pertencem a detentores de registo de comercialização de eletricidade para a mobilidade elétrica (“CEME”) e/ou operadores de pontos de carregamento (“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 n.º 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 ficou concluído no 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 Resolução do Conselho de Ministros (“RCM”) n.º 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 Ultrarrápido (“PCURs”) e 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 fica marcado pelo início da cobrança da tarifa EGME prevista no Regulamento de Mobilidade Elétrica (Regulamento n.º 854/2019, de 4 de novembro, na sua atual redação), tendo a Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (“ERSE”), dentro das suas competências, estabelecido os parâmetros e as tarifas da Entidade Gestora da Rede de Mobilidade Elétrica para 2021 pela diretiva n.º 8/2021, de 15 de abril, produzindo efeitos a partir de maio de 2021. Esta nova origem de rendimento para a atividade regulada contribuirá, fundamentalmente, para uma alteração das fontes de financiamento da MOBI.E, S.A. associadas à sua atividade que até então tem vindo a ser suportada maioritariamente por subsídios à exploração.

A descarbonização da economia e da sociedade é um dos principais objetivos do país e da União Europeia, tendo sido definidas metas ambiciosas. Neste contexto, a Mobilidade Elétrica terá um papel muito relevante, dado o seu impacto na redução das emissões dos gases com efeito de estufa.

Com vista a uma transição para uma Mobilidade Elétrica, os governos a nível nacional e europeu definiram um conjunto de medidas que potenciam o rápido crescimento do setor: a definição de um enquadramento fiscal favorável, a disponibilização de incentivos à aquisição de veículos e à implementação de infraestruturas de carregamento e a aplicação de uma regulamentação muito exigente e com elevadas penalizações aos construtores de veículos a combustão, que fixa valores cada vez mais baixos de emissões de CO₂ permitidas para automóveis ligeiros.

O mercado da Mobilidade Elétrica está numa fase embrionária, ainda longe da maturidade, e com a implementação das medidas atrás referidas é exetável e bastante desejável, que nos próximos anos se registem taxas de crescimento muito superiores aos indicadores macroeconómicos de referência para a elaboração das projeções financeiras do PAO 2022–2024, pois haverá mais oferta de veículos elétricos e também uma maior procura da rede pública de carregamento.

Com a entrada na fase plena de mercado, a promoção da rede Mobi.E passou a justificar-se sobremaneira e, assim, no âmbito da candidatura à modernização e expansão da rede piloto, a MOBI.E, S.A. viu aprovadas verbas para o desenvolvimento e implementação de um Plano de Comunicação. Este Plano foi aprovado e implementado durante o último trimestre de 2020 até ao início de 2021, tendo em conta a evolução da pandemia e o objetivo de prosseguir de acordo com as necessidades de mercado. No primeiro trimestre de 2021 foram desenvolvidos trabalhos que permitiram o lançamento de um novo *site* (www.mobie.pt), a 6 de abril de 2021, que se constitui como um instrumento essencial de divulgação e de promoção da MOBI.E, S.A., da rede Mobi.E e da Mobilidade Elétrica.

Para a realização dos investimentos previstos na RCM n.º 41/2020, de 6 de junho, a MOBI.E, S.A. e o Fundo Ambiental estabeleceram em setembro de 2020 um Protocolo que prevê o financiamento por aquele Fundo de € 3 milhões, tendo nesse mesmo mês o sr. Ministro do Ambiente e da Ação Climática e a sra. Secretária de Estado do Orçamento aprovado a Portaria de Extensão de Encargos (“PEE”) que permite a repartição e transição de saldos para estes investimentos entre os anos de 2020 e 2021.

Com base nesta autorização, a MOBI.E, S.A. lançou os procedimentos de contratação pública relativos aos projetos de 10 *Hubs* e dos 12 PCURs e o Fundo Ambiental procedeu à transferência das 1ª e 2ª tranches do financiamento durante o último trimestre de 2020 e no início de 2021, respetivamente.

O desenvolvimento destes procedimentos de contratação pública permitiu adjudicar 3 PCURs no primeiro trimestre e 9 PCURs no segundo trimestre de 2021, e 8 dos 10 *Hubs* já no terceiro trimestre.

Assim, 2022 será o primeiro de 10 anos em que haverá novas fontes de rendimento relativas às concessões dos PCURs e *Hubs*.

No que respeita à nova Plataforma de Gestão da rede Mobi.E, o Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso dos Recursos (“PO SEUR”) aprovou em janeiro deste ano a reprogramação física e financeira dos projetos relativos à instalação da rede piloto, incorporando este investimento, e tendo a MOBI.E, S.A. preparado o procedimento concursal durante o primeiro trimestre. A MOBI.E, S.A. obteve autorização para este encargo plurianual através da PEE n.º 280/2021, de 13 de julho, tendo-o colocado à concorrência de seguida, com um concurso público internacional publicado a 17 de julho p.p.

O ano de 2022 será fortemente marcado pelo investimento no desenvolvimento nesta nova plataforma, essencial para a modernização da gestão da rede Mobi.E, aumentando a fiabilidade do funcionamento da rede e permitindo à MOBI.E, S.A. cumprir com as suas funções enquanto EGME. O investimento no Portal da Mobilidade Elétrica, ainda em fase preliminar, será também um objetivo para o triénio, fulcral para a simplificação de procedimentos e aumento da eficiência.

A empresa desenvolveu a sua atividade em 2021 num cenário de grande incerteza quanto à evolução da pandemia, todavia, tendo em conta os desenvolvimentos recentes em termos de saúde pública e de menores restrições à mobilidade, a MOBI.E, S.A. acredita que 2022 e restante triénio serão anos de consolidação e, simultaneamente, de transformação contínua com menores dúvidas.

Na construção das projeções financeiras seguiram-se as políticas de otimização de desempenho, procurando-se sempre atingir a eficiência operacional adaptada aos desafios e contexto particular de arranque do mercado da Mobilidade Elétrica.

A construção do PAO para 2022 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 (mercado com crescimentos bastante residuais em 2020 e 2021 condicionados 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 (“SEE”) e Entidade Gestora da Rede de 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 interoperabilidade das várias propostas do mercado, fomentando a concorrência e a livre escolha dos utilizadores de veículos elétricos;
2. Promover a Mobilidade Elétrica em Portugal, criando condições para uma maior adoção de veículos elétricos;
3. 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 interoperabilidade 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 2022–2024

A estratégia da empresa para o próximo triénio assenta nos três seguintes eixos principais:

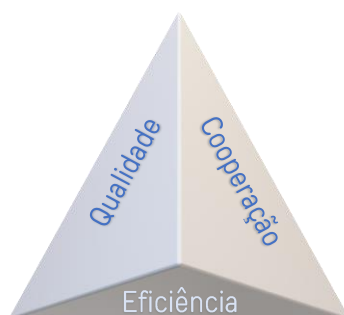


Figura 2 – Eixos Estratégicos

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 (“RH”);
- Desempenhar as funções de EGME com competência e de forma transparente, garantindo o tratamento equitativo a todos os *stakeholders*.
- Desenvolver novos negócios que lhe permitam rentabilizar 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 n.º 290/2020 – SET de 19 de junho. Esta operação de contratação ficou concluída no final de 2020.

Tendo em conta a reduzida dimensão da empresa, parte destes novos recursos foram afetos à área financeira e serão responsáveis pela prossecução dos objetivos e pelo 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 Regulamento da Mobilidade Elétrica (“RME”), a MOBI.E, S.A. irá dispor ainda de contabilidade analítica com a finalidade de segregar as contas respeitantes à atividade regulada, função esta que será integrada no mecanismo de controlo.

5 PLANO DE INVESTIMENTOS

A MOBI.E, S.A. terminará a execução física dos grandes investimentos inerentes à criação da rede piloto de postos de carregamento em 2021, devendo a respetiva execução financeira estar também concluída até ao final deste ano.

Por outro lado, a RCM n.º 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 (“FA”).

Desta forma, a MOBI.E, S.A. está a 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 Ultrarrápido (“PCUR”) (150 kw), 3 Postos de Carregamento Rápido (“PCR”) (50 kw) e 5 Postos de Carregamento Normal (“PCN”) (22 kw), a que se acresce a instalação de 12 PCURs em 12 municípios diferentes, criando, assim, uma rede piloto de carregamento ultrarrápido disseminada por todo o continente. A MOBI.E, S.A. lançou os procedimentos de contratação pública relativos aos projetos dos 10 *Hubs* e dos 12 PCURs, tendo o seu desenvolvimento permitido adjudicar 3 PCURs no primeiro trimestre e 9 PCURs no segundo trimestre de 2021, prevendo-se que a totalidade dos *Hubs* fiquem adjudicados até ao final de setembro. A operação destes ativos começará no início de 2022, gerando fundos para a empresa reinvestir durante os 10 anos seguintes.

Por outro lado, o funcionamento da rede pública de carregamento é assegurado por uma Plataforma de Gestão com mais de 10 anos e que tem vindo a revelar alguns problemas de fiabilidade à medida que aumenta o número de postos de carregamento, pelo que se torna fundamental e urgente proceder à sua modernização. Trata-se de um projeto integrado no PEES que deverá contar com financiamento do PO SEUR e prevê-se que apenas esteja operacional durante o ano de 2023 e que, quando finalizado, irá permitir reduzir os gastos operacionais com o seu funcionamento relativamente à solução atual.

Finalmente, ao abrigo do Programa do Governo Simplex, pretende-se, ainda, desenvolver o Portal da Mobilidade Elétrica que consiste na criação de uma plataforma eletrónica que permita concentrar todos os serviços relacionados com a Mobilidade Elétrica em Portugal e a rede Mobi.E. Este portal deverá constituir-se como um balcão único virtual para a Mobilidade Elétrica, onde todas as partes envolvidas (tais como, Autoridades, CEME, OPC, Utilizadores de Veículos Elétricos (“UVE”), entre outros) poderão interagir. Atendendo à complexidade e ao envolvimento de diversas entidades, o projeto deverá 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 e também, no caso dos outros ativos intangíveis, a vários *softwares* para melhoria de produtividade e eficiência interna que se pretendem utilizar na gestão da empresa, tais como gestão documental, módulo de portal do colaborador, sistema de gestão de pedidos, *software* de gestão de imagem, entre outros afins.

Quadro 2 – Plano de Investimentos

Investimentos	Unid €						Δ 22/21
	2019	2020	2021 E	2022 P	2023 P	2024 P	
Ativos Tangíveis	705 312	1 410 007	3 086 626	5 000	20 500	10 000	-99,8%
Edifícios e outras Construções	0	309 793	0	0	0	0	-
Equipamento Básico	700 206	1 008 343	3 026 041	0	0	0	-100,0%
Postos Carregamento (POSEUR)	632 941	787 473	358 928	0	0	0	-100,0%
Postos Carregamento (Outros)	67 266	220 869	2 667 113	0	0	0	-
Equipamento Administrativo	5 106	91 872	60 585	5 000	20 500	10 000	-91,7%
Mobiliário e Outros Equipamentos	0	68 630	60 000	0	500	0	-100,0%
Equipamento Informático	5 106	23 242	585	5 000	20 000	10 000	754,7%
Ativos Intangíveis	0	103 331	197 365	1 322 307	506 000	400 000	570,0%
Novo Site	0	66 940	0	0	0	0	-
Nova Plataforma de Gestão de Rede	0	17 999	185 714	1 114 286	0	0	500,0%
Outros Ativos Intangíveis	0	18 392	11 651	108 021	6 000	0	827,2%
Portal da Mobilidade Elétrica	0	0	0	100 000	500 000	400 000	-
Total	705 312	1 513 338	3 283 991	1 327 307	526 500	410 000	-59,6%

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 têm como principais fontes de financiamento, o Fundo Ambiental e o PO SEUR. Em janeiro de 2021, a empresa concluiu um processo negocial com o PO SEUR 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. Assim, o PO SEUR aprovou a reprogramação física e financeira dos projetos relativos à instalação da rede piloto, incorporando este investimento.

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, de autorização da tutela financeira, situação que não foi considerada nas previsões por não se antecipar vir a ser necessária.

Quadro 3 – Fontes de Financiamento do Plano de Investimentos

Fontes de Financiamento	Unid €						Δ 22/21
	2019	2020	2021 E	2022 P	2023 P	2024 P	
Investimentos c/IVA	867 534	1 794 719	4 039 309	1 632 588	831 781	531 095	-59,6%
Fontes de Financiamento	867 534	1 794 719	4 039 309	1 632 588	831 781	531 095	-59,6%
PO SEUR	560 472	603 711	462 946	947 143	0	0	104,6%
Fundo Ambiental	307 063	504 002	3 000 000	0	0	0	-100,0%
Fundos Próprios	0	687 006	576 363	685 445	831 781	531 095	18,9%

6 PLANO DE ATIVIDADES E ORÇAMENTO 2022-2024

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 n.º 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 n.º 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 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 n.º 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 n.º 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 PO SEUR do Portugal 2020, sendo a participação nacional assegurada pelo Fundo Ambiental.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 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 PCURs. 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 2021.

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 de 2020 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

	Unid.						Δ	
	2019	2020	2021 E	2022 P	2023 P	2024 P	22/21	
Pontos de carregamento	1 774	3 076	6 000	16 000	34 000	83 000	10 000	166,7%
Postos de carregamento	710	1 417	2 800	7 500	15 500	38 000	4 700	167,9%
Postos de Carregamento - Normal	605	1159	2 220	6150	12700	34650	3 930	177,0%
Postos de Carregamento - Rápido	105	257	500	1200	2500	3000	700	140,0%
Postos de Carregamento - Ultrarrápido	0	1	80	150	300	350	70	87,5%

Em termos de cobertura geográfica, em 2021, a rede Mobi.E estará presente na totalidade dos municípios do Continente e nas duas regiões autónomas.

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

	Unid.							
	2019	2020	2021 E	2022 P	2023 P	2024 P	Δ 22/21	
Nº de Municípios	114	240	308	308	308	308	0	0,0%
Nº de Utilizadores	15 314	39 592	35 000	40 400	60 300	80 100	5 400	15,4%

A utilização da rede Mobi.E tem registado crescimentos muito significativos, desde o início do seu funcionamento. O ano de 2020 ficou marcado pela pandemia, e pelas medidas de restrição da circulação que estiveram em vigor, que originaram um abrandamento do crescimento da rede. No entanto, em 2020 registou-se um pico no número de utilizadores da rede, uma vez que conviveram durante esse ano os cartões MOBI.E, até julho, com os cartões de CEME, que passaram, nessa data, a ser os únicos cartões aceites na rede.

A rede Mobi.E registou, em 2020, 935 mil carregamentos (mais 2,7% que em 2019) e um consumo de 10,5 GWh de energia (um aumento de 12% face a 2019). O aumento verificado contrasta com os valores do ano anterior, em que a rede tinha crescido 78% no número de carregamentos e 72% no consumo de energia. No entanto, as perspetivas para 2021 são já de um crescimento mais significativo dado que, desde maio de 2021, todos os meses é batido o *record* de energia consumida na rede. Até ao final de agosto já tinham sido consumidos mais de 8,2 GWh de energia.

A energia fornecida aos veículos elétricos desde o início da rede MOBI.E permitiu a realização de cerca de 193 milhões de quilómetros em modo elétrico, que evitaram a emissão de cerca de 27 000 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. continue a evoluir durante os anos mais próximos.

A solidez financeira acumulada pela empresa durante o período transitório permite-lhe ter confiança e capacidade própria para ultrapassar algumas 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 à 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.

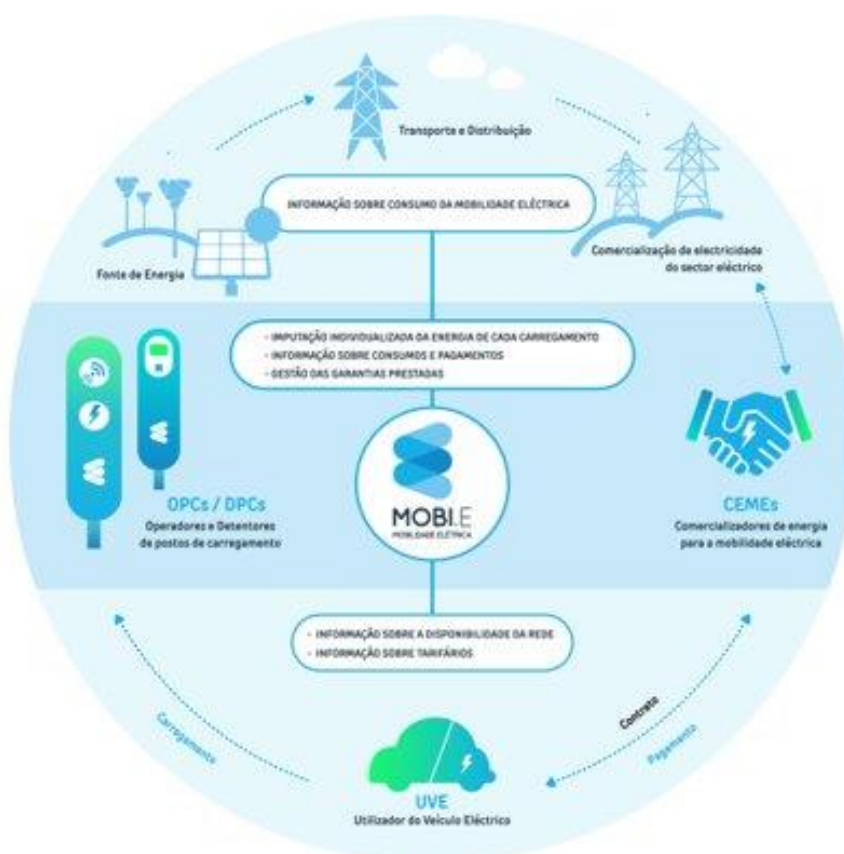


Figura 3 – Modelo de funcionamento da Mobilidade Elétrica

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, e consistem, designadamente:

- a) Na imputação individualizada da energia de cada carregamento ao CEME aplicável, e ao Comercializador do Setor Elétrico (“CSE”), respetivo, se for o caso;
- b) Que, em cada carregamento realizado, o aprovisionamento de energia pelo CEME está assegurado de forma inequívoca;
- c) Que os sistemas desenvolvidos permitam a integração com os sistemas dos OPC e CEME;
- d) Na publicitação e disponibilização a todo o tempo, a todos os interessados, da informação relativa aos serviços prestados pela EGME incluídos na atividade de Gestão de Operações da Rede de Mobilidade Elétrica (“GOME”), incluindo as condições do contrato de adesão, as condições de alteração do contrato de adesão, tarifas e preços, prazos de vigência e demais condições necessárias à prestação dos serviços;
- 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 Detentores de Pontos de Carregamento de acesso privativo (“DPC”) que deverão cobrir os riscos associados aos pagamentos estimados para os quatro meses seguintes;
- i) Possuir um sistema de gestão de reclamações e prestação de informações para os utilizadores da rede Mobi.E;
- j) Fornecer à ERSE a seguinte informação:
 - as contas reguladas, elaboradas de acordo com as normas complementares emitidas pela ERSE, identificando de forma clara os gastos, rendimentos, ativos, passivos e capitais próprios associados às atividades da EGME, bem como os restantes elementos necessários à aplicação do Regulamento.
 - até 30 de abril de cada ano, as contas reguladas reais do ano t-2, incluindo balanço, demonstração dos resultados respetivos anexos e os investimentos, acompanhados por um relatório elaborado por uma empresa de auditoria, comprovando que as contas e as regras contabilísticas para efeitos de regulação respeitam o estabelecido legalmente e outras normas complementares definidas pela ERSE.
 - até 15 de junho de cada ano, a seguinte informação de acordo com as regras definidas pela ERSE:
 - i. Valores estimados do balanço e da demonstração de resultados, para o ano t-1.
 - ii. Valores estimados dos investimentos, transferências para exploração, participações e amortizações do exercício, por atividade, para o ano t-1.
 - iii. Valores previsionais do balanço e da demonstração de resultados, para o ano t.

- iv. Valores previsionais dos investimentos, transferências para exploração, participações e amortizações do exercício, para todos os anos seguintes até final do período de alisamento do custo com capital.
- v. Relatório com a justificação dos pressupostos subjacentes à elaboração das estimativas e das previsões das demonstrações financeiras e dos investimentos dos anos $t-1$ e t .
- A informação mencionada nos pontos anteriores deve englobar todos os ativos tangíveis, ativos intangíveis, investimentos, transferências para exploração, participações ao investimento e amortizações do exercício afetos à atividade de GOME independentemente de os mesmos estarem contabilizados nas contas estatutárias da EGME ou de outra qualquer entidade.
- até 15 de junho de cada ano, o número de carregamentos efetuados no ano anterior ($t-2$), estimados para o ano em curso ($t-1$) e as previsões para os anos seguintes até ao final do período de alisamento do custo com capital.
- até 15 de junho de cada ano, a seguinte informação relativa ao ano anterior ($t-2$), estimativa para o ano em curso ($t-1$) e previsão para o ano seguinte (t):
 - i. Energia elétrica entregue a UVE, registada nos pontos de carregamento, discriminada por período horário, nível de tensão e tipo de fornecimento.
 - ii. Tempos de carregamento.
 - iii. Número de carregamentos, discriminado por OPC e DPC.
 - iv. Número de pontos de carregamento, discriminado por OPC e DPC.
 - v. Número de UVE.
- até 15 de junho de cada ano, a informação relativa ao ano anterior ($t-2$):
 - i. Energia elétrica entregue a UVE, registada nos pontos de carregamento, discriminada por períodos horários de 15 minutos e por CEME.
 - ii. Energia elétrica entregue a UVE, registada nos pontos de carregamento, discriminada por períodos horários de 15 minutos e por OPC ou DPC.
- Sempre que existam custos com contratos de prestação de serviços cujo valor exceda 20% dos custos totais da atividade regulada da EGME, as peças contratuais que os compõem deverão ser facultadas à ERSE.
- A desagregação da informação deve permitir a aplicação do RME, sem prejuízo do cumprimento das normas e metodologias complementares emitidas pela ERSE.
- Para cada ano civil entre ($t-2$) e (t), a informação discriminada e desagregada até ao 4º nível do sistema contabilístico por forma a evidenciar as seguintes rubricas:
 - i. Valores brutos e amortizações acumuladas dos ativos tangíveis, desagregados por rubrica de imobilizado.
 - ii. Imobilizado tangível e intangível, em curso, desagregado por rubrica de imobilizado.
 - iii. Valores brutos e amortizações acumuladas das participações desagregados por rubrica de imobilizado.
 - iv. Transferências para exploração, regularizações, alienações e abates desagregados por rubrica de imobilizado.
 - v. Amortizações do exercício relativas ao imobilizado aceite para regulação, desagregadas por rubrica de imobilizado.

- vi. Amortização do exercício das comparticipações desagregadas por rubrica de imobilizado.
 - vii. Custos de exploração desagregados de forma a permitir identificar a sua natureza.
 - viii. Proveitos relacionados com a atividade regulada.
 - ix. Trabalhos para a própria empresa desagregados de forma a permitir identificar a sua natureza.
 - x. Outros proveitos decorrentes da atividade de GOME e que não resultam da aplicação das tarifas da EGME, desagregados de forma a permitir identificar a sua natureza.
 - xi. Outros custos associados a atividades não reguladas da EGME, bem como os respetivos critérios de alocação de custos, sempre que tal se aplique.
- Semestralmente, indicadores de atividade, de acordo com o art.º 83º.
 - Até 15 de março de cada ano, dados sobre integração, remoção ou alteração de CEME, OPC ou DPC da rede de mobilidade elétrica, de acordo com o art.º 84º.
 - Até 15 de março de cada ano, dados sobre autenticação de UVE, de acordo com o art.º 85º.
 - Até 15 de março e sempre que ocorra uma alteração, informação relativa aos preços praticados pelos OPC.
 - Mensalmente, até dia 15, informação para supervisão de mercado, de acordo com o art.º 89º.
 - Análise dos projetos pilotos que sejam apresentados à ERSE por qualquer entidade.

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;
- 10 concessões de *Hubs*, cada um constituído por 1 posto de carregamento ultrarrápido, 3 postos de carregamento rápido e 5 postos de carregamento semirrápido);
- 12 concessões de postos de carregamento ultrarrápido.

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 PO SEUR 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 Estratégico de Comunicação.

O plano aprovado teve os seguintes grandes objetivos:

1. Posicionar a MOBI.E, S.A. 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, S.A.;
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 transitaram 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 irão 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 lançou, em abril de 2021, um novo *site* (www.mobie.pt) que constitui um instrumento essencial de divulgação e de promoção da MOBI.E, S.A., da rede Mobi.E e da Mobilidade Elétrica. A contratação de uma pessoa para a área de comunicação no final de 2020 permite ainda que a empresa promova continuamente nas redes sociais 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, S.A. participa em dois projetos europeus:

- CIRVE_PT – Instalar Postos de Carregamento Rápidos e garantir uma solução interoperável com os Postos de Carregamento Rápidos em Espanha;
- IDACS – 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, prevê-se um aumento dos projetos de internacionalização e de interoperabilidade, representando uma parte cada vez mais relevante da atividade da empresa. A MOBI.E, S.A. tem, efetivamente, registado um aumento de solicitações por parte de entidades estrangeiras para colaboração na definição de modelos de 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, promovendo 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 Desenvolvimento de novos negócios

O *know-how* da MOBI.E, S.A. é único, tal como o negócio, dados e informação disponível.

A nova estrutura organizacional permite ter os Recursos Humanos para capitalizar este conhecimento, através de contratos de consultoria a terceiros. Tendo em conta que Portugal é um país pioneiro na Mobilidade Elétrica, com um modelo de referência em funcionamento e dado o *know-how* adquirido pela MOBI.E, S.A. nos últimos anos, pode-se considerar que esta possa vir a expandir um novo negócio de consultoria e outras prestações de serviços a entidades internacionais.

Adicionalmente, há várias oportunidades de negócios correlacionadas que poderão ser desenvolvidas em território português, tais como: dados da plataforma MOBI.Data, atendimento *Premium*; notificação e-mail / SMS; consultoria no terreno; publicidade; marca de qualidade MOBI.E e consultoria genérica. Explorando em mais detalhe cada uma destas oportunidades, vem:

1. A plataforma MOBI.Data, pelos dados de rede que contém, poderá ser disponibilizada a entidades com interesse económico na informação, seja para fins de investimento, *Key Performance Indicators* ("KPIs") de mercado, publicidade, fluxo de pessoas. Assim, seria disponibilizada informação da rede (tendências nacionais, regionais e municipais da mobilidade elétrica; percentagem de quotas de mercado, OPC, CEME, fabricante; percentagem de tipologia de carregador – PCUR, PCR, PCN; análise carregamentos processados *versus* carregamentos com erro para operadores, entre outra) para investidores, operadores de mercado e/ou agências de publicidade.
2. O atendimento *Premium* trata-se da colocação no mercado em modo prioritário, de processos urgentes de integração e criação de IDs, que queiram fugir ao trâmite normal, com o comissionamento de taxa de urgência e a criação de IDs em 24 horas para operadores de mercado.
3. As notificações por e-mail/SMS traduzem-se no envio de informações de notificações de fim de carregamento / posto disponível / outros. Poderá ser pago por serviço, com limite máximo de SMS. Vem responder a necessidades dos operadores de mercado, permitindo a disponibilização de informação aos UVE sobre a reativação do sistema de notificações por e-mail / SMS de final de carga, com resumo de sessão, estimativa de valor OPC e CEME, estimativa de impostos.
4. Consultoria no terreno: a MOBI.E, S.A. faz as configurações dos postos de carregamento e análise local de problemas, que virá a ser pago por serviço. Sendo uma necessidade dos operadores de mercado, na realização de *debug* e testes a equipamentos, haverá a deslocação de equipa MOBI.E ao local para realização de testes de carga em condições reais, a análise de mensagens e transações, e a identificação de erros e problemas.
5. Publicidade: a MOBI.E, S.A. angaria entidades para publicidade através de agência e divide com OPC.

6. A marca de qualidade MOBI.E traduzir-se-á em credibilização dos operadores de mercado, sendo um processo de creditação de qualidade OPC/CEME em que a MOBI.E avalia os postos/processos e emite um certificado de qualidade à entidade. Esta será medida através da velocidade de instalação e operacionalização, análise da tarifa de operação ou do preço CEME face ao mercado, avaliação por *Service Level Agreements* (avaliação do OPC conforme RME, auditoria a tempos de reparação, tempos de atendimento), avaliação de KPIs: percentagem de *uptime*, número de tomadas disponíveis, número de carregadores operacionais e avaliação dos mesmos.
7. A consultoria genérica visa acelerar o processo de integração de novas entidades na rede Mobi.E, de operadores de mercado e novos agentes, através da criação de pasta processual com vista à criação de nova entidade CEME e/ou OPC para facultar à entidade; instrução do processo junto da Direção-Geral de Energia e Geologia (“DGEG”) e MOBI.E, S.A.; análise de erros e problemas dos OPCs – análise técnica aos carregadores pela equipa MOBI.E; e repetição dos testes de validação.

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.

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

6.5.1 Crescimento previsto da estrutura instalada *versus* potencial aumento exponencial da procura resultante do impacto da pandemia

O crescimento da Mobilidade Elétrica em resultado dos fatores acima referidos tem impactado positivamente a atividade da empresa e antecipa-se que nos próximos anos surjam oportunidades relevantes em Portugal decorrentes das seguintes iniciativas:

1. Compromissos internacionais de descarbonização da economia: Portugal assumiu o compromisso de alcançar a neutralidade carbónica até 2050, o que implica reduzir os Gases de Efeito de Estufa em 85% em relação aos emitidos em 2005. Para alcançar esse objetivo será necessário inverter a tendência crescente de emissões de CO₂ pelo setor dos transportes, que passa pela generalização da utilização de VE;
2. Enquadramento fiscal favorável: o Plano Nacional de Energia e Clima 2021–2030 prevê um conjunto de incentivos à Mobilidade Elétrica, através de medidas com impacto no IRS, IRC, IVA, ISV, tributação autónoma ou atribuição de subsídio mediante a compra de VE ou híbridos *plug-in* novos e também pela revisão do ISV e do IUC de forma a reforçar a discriminação positiva dos veículos de melhor desempenho ambiental, mantendo a tributação em função das emissões de CO₂;
3. Regulamentação para construtores de veículos a combustão: a União Europeia tem vindo a fixar valores cada vez mais baixos de emissões de CO₂ permitidas para automóveis ligeiros de passageiros e comerciais ligeiros. O novo limite de 95g/Km entra em vigor em 2021, gerando constrangimentos aos construtores, que têm optado por investir na construção de veículos elétricos e na produção de baterias.

Assim, há um forte potencial de crescimento da rede de Mobilidade Elétrica nacional, devido ao aumento da oferta de VE e também ao expetável aumento da procura dos mesmos.

Em resultado da pandemia que temos vindo a atravessar no último ano e meio e consequente incerteza económica, verificaram-se fortes restrições à mobilidade e, por conseguinte, redução do investimento privado. Assim, ainda que se tenha verificado um crescimento considerável a nível da rede, este ficou aquém do previsto e, por isso, há o risco da expansão da rede não estar alinhada com o eventual elevado crescimento de VE em circulação. De facto, os vários incentivos existentes poderão levar ao crescimento exponencial de VE em circulação e, numa primeira fase, a expansão do modelo para a mobilidade elétrica para toda a rede de acesso público em funcionamento poderá não estar proporcionalmente alinhada, de forma a manter rácios entre veículos e postos de carregamento satisfatórios. A acrescer a este potencial desalinhamento, salienta-se o risco associado à expansão da rede de carregamento de VE nos edifícios privados, uma vez que, por exemplo, os processos de

licenciamento e certificação dos CEME e OPC são, por vezes, demorados e há morosidade no processo de ligação dos postos de carregamento à Rede Elétrica de Serviço Público e na obtenção da licença de domínio público.

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 têm permitido reduzir a dependência de terceiros e, assim, mitigar gradual e consideravelmente alguns destes riscos mas, em simultâneo, têm surgido outros essencialmente 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, mas, com a evolução crescente da atividade, esta tem vindo a manifestar-se insuficiente. Assim, conforme referido, será desenvolvida, no âmbito do PEES e comparticipada pelo PO SEUR, uma nova Plataforma de Gestão para substituir a atual que deverá entrar em operação durante o ano 2023, sendo exetável uma considerável otimização operacional daí em diante. 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.

Adicionalmente, neste enquadramento geral de mundo cada vez mais digital, há a necessidade de também continuar a desenvolver a empresa informaticamente, automatizando processos para garantir maior fiabilidade de informação, começando desde logo pela parte interna. Assim, ao nível de gestão interna começam a surgir novas necessidades prementes, que ainda vêm a carecer de uma subcontratação adicional, especialmente ao nível informático/tecnológico, quer ao nível de assessorias como de manutenção e alojamento de novos *softwares*, tais como: gestão documental, sistema de gestão de pedidos, edição de imagem, módulo portal colaborador.

6.6 Gestão Económico-Financeira

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

6.6.1 Rendimentos e receitas Operacionais

Até abril de 2021 a empresa não gerou receitas da sua atividade dado que o Governo, enquanto medida de incentivo ao crescimento da mobilidade elétrica, decidiu manter, durante a instalação da rede piloto, os carregamentos gratuitos para os UVE, tendo a MOBI.E, S.A. definido, desde o primeiro momento, 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 104º) que a tarifa EGME é de zero euros, enquanto a ERSE não aprovou as tarifas previstas no Regulamento, situação que apenas foi alterada a partir de maio de 2021.

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 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. A empresa ainda está numa fase de adaptação a esta realidade.

O início da cobrança da tarifa EGME, estabelecido pela ERSE, ocorreu apenas em maio de 2021 e, contrariamente às expectativas, a tarifa foi somente definida na proporção de oito meses do ano (de maio a dezembro), não contemplando o ano na sua íntegra nem a totalidade dos gastos previstos apresentados para a atividade regulada, apesar da empresa ter trabalhado todo o ano para a área regulada, com custos de estrutura inerentes à mesma e sem quaisquer receitas alternativas para os gastos não cobertos, quer por prestações de serviços ou por subsídios à exploração. Assim, dado que a ERSE não considerou estes gastos no valor que definiu para as tarifas EGME a cobrar, as receitas da empresa foram negativamente impactadas em 666 176 € (a ERSE desconsiderou 218 267 € dos gastos apresentados pela empresa para a atividade regulada, os proveitos permitidos totais para 2021 foram somente fixados em 1 323 724 € mas como apenas foi permitido 8/12 meses, os proveitos ascenderão a 895 816 €, 541 033 € dos quais a diferir a cobrança pelos anos de 2022 a 2024 em partes iguais), o que impactará fortemente nos resultados da empresa estimados para 2021.

De acordo com a informação disponível no momento, a empresa considerou que a partir de 2022 a atividade corrente passará a ser financiada, essencialmente, através das tarifas EGME, receitas das novas concessões de *Hubs* e PCURs e receitas provenientes de novos negócios. Como a definição das tarifas EGME para o próximo triénio só será estabelecida e divulgada pela ERSE em dezembro, a empresa entendeu dever considerar como valores de proveitos das tarifas a compensação de todos os gastos previstos com a atividade regulada apresentados à ERSE, tendo em conta a função legal prevista destas tarifas para cobertura dos gastos da EGME.

A partir de 2022, com o intuito de diversificar as fontes de receitas e de rentabilizar o *know-how* base de dados disponíveis, estão, ainda, projetados outros rendimentos e receitas acessórias referentes à atividade não regulada que terão um carácter crescente ao longo do triénio. Utilizou-se um critério conservador na estimativa das receitas advindas destes negócios adicionais, já detalhados anteriormente, apenas terão início no 2º trimestre do ano e não serão considerados no seu valor máximo, atendendo que se trata de novos negócios.

Ainda que a empresa esteja classificada como EPR, optou-se por analisar os rendimentos da empresa numa perspetiva de rendimentos/proveitos em detrimento da análise em termos de receitas, conforme pode observar-se no quadro abaixo. Contudo, apresenta-se algum detalhe relativamente a receitas pois não foi algo descurado nesta abordagem.

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

Rendimentos operacionais	Unid €						Δ 22/21
	2019	2020	2021 E	2022 P	2023 P	2024 P	
Tarifa EGME	0	0	895 816	1 686 082	1 722 240	1 679 209	88,2%
Concessões da rede piloto	0	248 916	497 832	497 832	497 832	497 832	0,0%
Concessões de Hubs e PCURs	0	0	0	548 780	548 780	548 780	-
Outras prestações de serviços	0	16 011	10 000	101 986	103 108	104 448	919,9%
Subsídios à Exploração	2 615 245	2 006 251	344 887	0	0	0	-100,0%
Fundo Ambiental	2 593 065	1 823 100	332 887	0	0	0	-100,0%
POSEUR (Publicidade)	0	158 256	0	0	0	0	-
Projetos Comunitários Internacionais	22 180	24 896	12 000	0	0	0	-100,0%
Outros rendimentos e ganhos	53 586	790 493	446 301	988 516	1 131 477	1 307 338	121,5%
Total	2 668 831	3 061 671	2 194 836	3 823 196	4 003 438	4 137 607	74,2%

As tarifas EGME a faturar em 2021 e consideradas receitas serão de 354 783 €, sendo 180 344 € acrescido à receita em 2022, 2023 e 2024, pelos motivos já expostos anteriormente (diferimento por três anos, definido pela ERSE). As outras prestações de serviços são, simultaneamente, rendimentos e receitas no mesmo montante, enquanto o detalhe das concessões neste âmbito se apresenta no quadro seguinte.

Uma outra importante fonte de receita da MOBI.E, S.A. advém das operações de concessão da exploração dos seus investimentos na infraestrutura da rede Mobi.E, tal como aconteceu em 2020 com a concessão da operação da rede piloto de PCN.

Em 2022 haverá um encaixe das novas concessões, sendo 142 276€ de PCURs, valor que se manterá constante, com recebimentos trimestrais, já contratualizados, ao longo de 10 anos de concessão e 813 008€ de *Hubs* neste primeiro ano, reduzindo-se o valor para 361 788€ do segundo até ao décimo ano da concessão. Tendo em conta o pagamento inicial e a periodicidade trimestral dos remanescentes, o impacto em rendimentos será diferente do impacto em receitas.

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 22/21
	2020	2021 E	2022 P	2023 P	2024 P	
Encaixe com as concessões	4 978 319	0	955 285	504 065	504 065	-
Rendimentos das concessões	248 916	497 832	1 046 612	1 046 612	1 046 612	110,2%

Assim, devido à aplicação do princípio contabilístico da especialização dos exercícios às receitas provenientes das concessões, prevê-se que a partir de 2021 o efeito contabilístico destas operações passe a ser superior ao encaixe anual proporcionado, o que se traduziu no primeiro ano 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, a evolução prevista da atividade da empresa que pressupõe o forte desenvolvimento do mercado da Mobilidade Elétrica assente numa conjuntura de pandemia controlada sem fortes restrições à mobilidade, as obrigações inerentes à atividade da EGME previstas no RME e as orientações do acionista para a elaboração dos IPG para 2022.

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

Sendo 2021, o primeiro ano, mas incompleto, em que a ERSE definiu as tarifas EGME e os critérios que o sustentam, a MOBI.E, S.A. ainda não segregou a sua contabilidade tendo em conta a atividade regulada e não regulada. No entanto, estão já em curso as iniciativas necessárias para implementação de um sistema de contabilidade analítica que permitirá a segregação pretendida.

6.6.3 Recursos Humanos

Conforme já referido, a empresa contratou 9 novos quadros durante o 2º semestre de 2020, após a autorização para o efeito, concedida em meados do ano com a aprovação do PAO 2020–2022.

Acresce ainda que até junho do ano de 2021, o Conselho de Administração foi constituído por apenas dois elementos, sendo nomeado e entrando em funções o terceiro membro nesta altura. Ainda, no fim do 1º trimestre de 2021 houve uma saída voluntária e a sua reposição, sem impactos materialmente relevantes.

A conjugação destes fatores torna o nível projetado de gastos com pessoal em 2021 superior ao registado nos últimos anos, mas totalmente 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 e o sucesso dos novos negócios possam definir;
- 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; e
- O reforço de competências que a MOBI.E, S.A., enquanto instrumento público, possa necessitar no âmbito do processo de transição para uma mobilidade sustentável irá, naturalmente, exigir a contratação de mais colaboradores.

Porém, neste momento, a empresa 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 2022, 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							Unid €	
	2024 P	2023 P	2022 P	2021 E	2020	2019	Δ 22/21 Valor	%
Gastos totais com pessoal (1) = (a) + (b) + (c) + (d) + (e) + (f) + (g)	848 354	837 519	828 450	828 450	459 489	431 927	0	0,00%
(a) Gastos com Órgãos Sociais	223 787	220 915	218 511	193 630	149 384	184 789	24 881	12,85%
(b) Gastos com cargos de Direção	0	0	0	0	0	0	0	-
(c) Remunerações do pessoal	441 320	435 657	430 917	430 917	215 586	151 691	0	0,00%
(i) Vencimento base + Subs. Férias + Subs. Natal	412 334	407 043	402 614	402 614	191 462	131 552	0	0,00%
(ii) Outros Subsídios	28 986	28 614	28 303	28 303	24 124	20 139	0	0,00%
(iii) Valorizações Remuneratórias	0	0	0	0	0	0	0	-
(d) Benefícios pós-emprego	0	0	0	0	0	0	0	-
(e) Ajudas de custo	4 000	4 000	4 000	4 000	0	1 671	0	0,00%
(f) Restantes Encargos	179 248	176 947	175 022	199 903	94 519	81 915	-24 881	-12,45%
(g) Rescisões / Indemnizações	0	0	0	0	0	11 862	0	-
Gastos Totais com pessoal (2) = (1) sem impacto das medidas identificadas em (iii) e (g)	848 354	837 519	828 450	828 450	459 489	420 066	0	0,00%
Designação								
Nº Total Recursos Humanos (O.S + Cargos de Direção + Trabalhadores)	16	16	16	16	14	6	0	0,00%
Nº Órgãos Sociais (O.S.) (número)	3	3	3	3	2	2	0	0,00%
Nº Cargo de direção sem O.S. (número)	0	0	0	0	0	0	0	-
Nº Trabalhadores sem O.S. e sem Cargos Direção (número)	13	13	13	13	12	4	0	0,00%
Gastos com dirigentes/Gastos com Pessoal [(b)/((1)-(g))]	0	0	0	0	0	0	0	-
Saídas de Trabalhadores previstas (número)	0	0	0	0	0	0	0	-
Contratações de Trabalhadores propostos (número)	0	0	0	0	9	0	0	-

Em consequência do aumento dos quadros ao longo de 2020, e dado que a mobilidade elétrica é um setor em fase embrionária, para o qual não existiam no mercado recursos humanos com formação e experiência específicas, estima-se um pico extraordinário nos gastos com a formação profissional em 2021. Os custos associados à formação irão manter-se ao longo do triénio, uma vez que o setor está em forte crescimento e modernização, e também porque é uma atividade a que a empresa está legalmente obrigada, mas em montantes mais reduzidos.

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 2022.

6.6.4 Fornecimentos e Serviços Externos

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

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

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

Por outro lado, neste momento uma vez que o desenvolvimento da nova plataforma de gestão de rede estará em curso até meados de 2023, a dependência no que respeita à subcontratação da antiga plataforma mantém-se, ao qual acresce em finais de 2022 já um valor significativo inerente à manutenção/alojamento da nova plataforma, conforme previsto na PEE n.º 280/2021, de 13 de julho. A estas componentes podemos ainda adicionar um reforço em trabalhos especializados no domínio das Tecnologias de Informação e Comunicação (“TIC”) e informática inerentes a novos *softwares* cruciais para a gestão interna da empresa.

O reforço dos quadros em 2020 obrigou a empresa a encontrar novas instalações, celebrando um contrato plurianual para as mesmas, o que impactou consideravelmente os gastos com rendas.

Em 2020 e 2021 esteve em curso um plano de comunicação cuja implementação/promoção foi fortemente condicionada pela pandemia. De forma a garantir uma continuidade da estratégia de comunicação, especialmente necessária por se tratar de um mercado ainda recente, em forte crescimento e em que existe algum desconhecimento sobre a sua organização e funcionamento, algumas destas ações promocionais irão manter-se ao longo de todo o triénio, ajustadas à evolução e necessidades do mercado e das disponibilidades da empresa.

O Despacho n.º 290/2020 – SET de 19 de junho de aprovação do PAO 2020 veio a conceder autorização para a empresa contratualizar mais uma viatura, algo que com o decorrer da pandemia e das suas grandes limitações à mobilidade, foi ficando adiada. Agora com a maior abertura, esta contratualização deverá ocorrer no último trimestre de 2021, pelo que os aumentos nos encargos projetados derivam apenas desse facto, não estando prevista qualquer viatura adicional para o triénio.

A MOBI.E, S.A. passa assim a dispor de três viaturas de serviço 100% elétricas contratualizadas em regime de Aluguer Operacional de Viaturas (“AOV”).

Quadro 9 – Fornecimentos e Serviços Externos

Fornecimentos e Serviços Externos	Unid €						Δ 22/21
	2019	2020	2021 E	2022 P	2023 P	2024 P	
Energia Postos de Carregamento	817 451	445 697	100 000	0	0	0	-100,0%
Manutenção Postos de Carregamento	36 487	125 773	158 537	16 829	17 014	17 014	-89,4%
Call Center	76 980	50 965	0	0	0	0	-
Contrato Plataforma	675 390	857 968	469 821	818 841	503 885	418 981	74,3%
Outros Trabalhos Especializados	138 112	246 253	292 635	249 729	252 476	255 759	-14,7%
Dos quais Estudos, Pareceres e Consultorias	89 463	212 751	229 038	173 220	165 000	150 000	-24,4%
TIC	17 407	50 164	26 692	52 013	52 585	53 269	94,9%
Renda Escritório	31 359	31 878	87 055	98 909	101 378	104 232	13,6%
Rendas Veículos	16 893	16 829	18 962	22 997	22 997	22 997	21,3%
Deslocações e Estadas	10 440	2 806	11 500	11 500	11 500	11 500	0,0%
Comunicação e Publicidade	5 403	165 003	97 203	105 809	106 973	108 364	8,9%
Limpeza	3 386	3 270	10 539	21 523	21 538	21 541	104,2%
Outros	5 369	5 991	38 247	49 735	52 370	53 051	30,0%
Total	1 834 676	2 002 597	1 311 192	1 447 886	1 142 717	1 066 706	10,4%

Com a internalização existente de algumas competências fruto da contratação dos novos quadros e a entrada em 2020 na fase plena de mercado, os gastos com fornecimentos e serviços externos desta índole deverão 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 assessorias tecnológicas) e excecionalidade, não se justifica a sua incorporação interna.

Assim, os gastos com “Outros trabalhos especializados” em 2022 ficarão marcados pelas assessorias correntes jurídica e tecnológica no âmbito das TIC que, pela sua abrangência de diversas especialidades, dificultam a incorporação interna de competências, e pela necessidade de assegurar a contratualização do acompanhamento jurídico e técnico dos investimentos PEES.

Também a entrada na fase de mercado permitiu libertar a empresa do ónus com o custo associado ao funcionamento da rede de acesso público, como a energia e a manutenção dos postos de carregamento. Contudo, em 2021 ainda existem gastos nesta rubrica com a energia de postos de carregamento que estão em fase de transição para concessão e acertos de consumos de anos anteriores.

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 2023. Contudo, é expetável um aumento dos gastos com a plataforma, em 2022, derivado da necessidade de estabelecer contratos de licenciamento de alojamentos e respetiva manutenção para a nova Plataforma.

Os gastos com comunicação e publicidade em 2021 refletem ainda a parte do processo de implementação do Plano Estratégico de Comunicação resultante das candidaturas aprovadas pelo PO SEUR em 2016, prevendo-se, conforme referido anteriormente, 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.

A MOBI.E, S.A. salienta o esforço na contenção de gastos, numa conjuntura em que se prevê um substancial aumento da atividade do setor e da empresa, onde nos estudos, assessorias e projetos se antecipa alguma redução nos próximos anos, embora, a MOBI.E, S.A. vá continuar a necessitar de recorrer à subcontratação destes serviços, devido ao facto de a mobilidade elétrica ser uma realidade recente numa fase de forte crescimento e de estudo e à reduzida dimensão da empresa, que não permite dispor de capacidade suficiente para responder eficazmente às solicitações do mercado neste momento de adaptação de todos os agentes.

6.6.5 Projeções Económico Financeiras

Quadro 10 – Demonstração de Resultados

Demonstração de Resultados	Unid €						Δ 22/21
	2019	2020	2021 E	2022 P	2023 P	2024 P	
Prestações de serviços	0	264 927	1 403 648	2 834 680	2 871 961	2 830 269	102,0%
Transferências correntes e subsídios à exploração obtidos	2 615 245	2 006 251	344 887	0	0	0	-100,0%
Fornecimento e serviços externos	-1 834 676	-2 002 597	-1 311 192	-1 447 886	-1 142 717	-1 066 706	10,4%
Gastos com pessoal	-431 927	-459 489	-828 450	-828 450	-837 519	-848 354	0,0%
Aumentos/reduções de justo valor	0	-48	0	0	0	0	-
Outros rendimentos e ganhos	53 586	790 493	446 301	988 516	1 131 477	1 307 338	121,5%
Outros gastos e perdas	-57 910	-149 485	-10 000	0	0	0	-100,0%
Resultados antes de depreciações e gastos de financiamento (EBITDA)	344 318	450 053	45 194	1 546 861	2 023 202	2 222 546	3322,7%
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-66 066	-269 171	-489 897	-1 134 238	-1 333 941	-1 518 385	131,5%
Resultado Operacional / Resultado antes de Imposto	278 251	180 882	-444 703	412 623	689 261	704 162	-192,8%
Imposto sobre o Rendimento do Período	-19 347	-16 342	0	-11 088	-86 334	-158 436	-
Resultado líquido do período	258 904	164 540	-444 703	401 535	602 927	545 725	-190,3%

A Demonstração de Resultados releva os pressupostos enunciados acima.

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

O EBITDA deverá ter uma redução significativa em 2021 em virtude da forte redução dos subsídios à exploração (-82,8%) e, como já referido anteriormente, do facto das tarifas EGME definidas pela ERSE não terem contemplado todos os gastos e especialmente os da atividade regulada do 1º quadrimestre deste ano, o que por si só reduziu o EBITDA em 666 176 €, pois não houve uma fonte de financiamento substituta para os gastos dessa atividade para esse período. Doravante assumiu-se o pressuposto, em linha com as estimativas enviadas para a ERSE para suportar a definição das tarifas para o triénio 2022-2024, de que as receitas com as Tarifas EGME irão permitir manter o resultado líquido do exercício nulo para a atividade regulada, cumprindo a sua função de cobertura desta atividade conforme prevista no RME.

A MOBI.E, S.A. entende que nos termos do princípio definidos para aplicação das tarifas EGME deverá ser ressarcida em anos futuros do prejuízo resultante da atividade regulada em 2021 que se estima em prejuízos de funcionamento de 666 176 € a que acrescem os gastos com investimentos com a atividade regulada não subsidiados.

Os Resultados Líquidos projetados para o triénio ficam fortemente condicionados pelos critérios contabilísticos utilizados no registo da rubrica de “Outros rendimentos e ganhos”, do volume crescente de amortizações relativa aos elevados investimentos realizados ao longo dos últimos anos na infraestrutura de carregamento de acesso público e também pelo benefício fiscal inerente ao CFEI II e ao prejuízo de 2021 com impactos até 2023.

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

Quadro 11 – Balanço

	Unid €						
Balanço	2019	2020	2021 E	2022 P	2023 E	2024 E	Δ 22/21
ATIVO							
Ativo não corrente	926 010,99	2 171 190	4 971 098	5 167 360	4 363 146	3 258 031	3,9%
Ativos fixos tangíveis	920 406	2 064 048	4 685 133	3 602 898	2 577 794	1 555 656	-23,1%
Ativos intangíveis	3 740	104 266	277 275	1 552 580	1 770 242	1 683 996	459,9%
Outros ativos financeiros	1 864	2 876	8 690	11 882	15 110	18 379	36,7%
Ativo corrente	1 354 604	5 917 016	3 801 300	3 920 301	3 596 626	3 441 372	3,1%
Clientes, contribuintes e utentes	0	9 830	41 093	205 247	205 583	201 310	399,5%
Estado e outros entes públicos	262 621	304 063	438 797	73 113	0	0	-83,3%
Outras contas a receber	462 660	952 946	1 101 046	920 701	609 954	429 610	-16,4%
Diferimentos	5 746	37 402	7 255	8 242	8 448	8 686	13,6%
Caixa e depósitos bancários	623 577	4 612 775	2 213 110	2 712 998	2 772 640	2 801 767	22,6%
Total Ativo	2 280 615	8 088 206	8 772 399	9 087 661	7 959 772	6 699 403	3,6%
PATRIMÓNIO LÍQUIDO e PASSIVO							
Património Líquido							
Património / Capital	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000	0,0%
Resultados transitados	-220 928	107 735	272 274	-172 428	229 106	832 033	-163,3%
Outras variações no Património Líquido	692 285	1 285 294	3 445 717	3 413 033	2 519 166	1 486 369	-0,9%
Resultado líquido do período	258 905	164 540	-444 703	401 535	602 927	545 725	-190,3%
Total Património Líquido	780 262	1 607 569	3 323 289	3 692 139	3 401 200	2 914 128	11,1%
Passivo							
Passivo não corrente	829 828	293 260	915 950	907 262	669 652	395 111	-0,9%
Outras contas a pagar	829 828	293 260	915 950	907 262	669 652	395 111	-0,9%
Passivo corrente	670 526	6 187 377	4 533 159	4 488 260	3 888 921	3 390 164	-1,0%
Fornecedores	6 557	24 059	66 254	114 823	57 483	53 560	73,3%
Estado e Outros Entes Públicos	46 533	29 456	48 580	31 171	87 053	171 542	-35,8%
Outras contas a pagar	617 436	353 393	186 755	242 673	146 690	109 914	29,9%
Diferimentos	0	5 780 469	4 231 571	4 099 593	3 597 696	3 055 149	-3,1%
Total do Passivo	1 500 354	6 480 637	5 449 110	5 395 522	4 558 573	3 785 275	-1,0%
Total do Património Líquido e Passivo	2 280 615	8 088 206	8 772 399	9 087 661	7 959 772	6 699 403	3,6%

Os pressupostos assumidos permitem reproduzir uma evolução do Balanço que evidencia a sustentabilidade da empresa ao longo de todo o horizonte temporal, a qual não é comprometida pelo Resultado Líquido negativo estimado para 2021.

Este facto demonstra bem que o Resultado Líquido negativo não resulta de um desequilíbrio económico-financeiro da atividade, mas sim do efeito da decisão administrativa da ERSE de não considerar os primeiros 4 meses de atividade de 2021 na definição das Tarifas EGME, da aplicação do princípio da especialização de exercícios ao tratamento contabilístico dos elevados investimentos realizados na rede piloto nos últimos anos, totalmente subsidiados, dos novos investimentos de *Hubs* e PCURs, totalmente subsidiados pelo FA, e da nova plataforma, participada em 85% pelo PO SEUR, 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	2021 E	2022 P	2023 P	2024 P
Fluxos de caixa das atividades operacionais - método direto						
Recebimentos de clientes	0	9 864	391 665	2 256 993	2 448 180	2 401 510
Pagamentos a fornecedores	-2 267 036	-3 142 932	-1 680 411	-1 706 936	-1 436 921	-1 235 794
Pagamentos a pessoal	-419 932	-459 257	-809 327	-845 858	-837 177	-847 946
Caixa gerada pelas operações	-2 686 968	-3 592 325	-2 098 072	-295 801	174 082	317 770
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento	-1 438	-31 504	-45 814	0	-26 602	-200 028
Outros recebimentos/pagamentos	3 105 419	2 747 391	1 394 750	306 134	-60 243	-204 316
Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)	417 012	-876 438	-749 136	10 333	87 237	-86 574
Fluxos de caixa das atividades de investimento						
Pagamentos respeitantes a:						
Ativos Fixos Tangíveis	-867 399	-1 734 309	-3 796 550	-6 150	-25 215	-12 300
Ativos Intangíveis	0	-127 097	-242 759	-1 626 438	-622 380	-492 000
Recebimentos provenientes de:						
Ativos Tangíveis	0	6 123 332	0	1 175 000	620 000	620 000
Subsídios ao Investimento	705 313	603 711	2 388 780	947 143	0	0
Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)	-162 087	4 865 637	-1 650 529	489 555	-27 595	115 700
Fluxos de caixa das atividades de financiamento						
Recebimentos provenientes de:						
Pagamentos respeitantes a:	0	0	0	0	0	0
Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)	0	0	0	0	0	0
Variação de caixa e seus equivalentes (1+2+3)	254 925	3 989 198	-2 399 665	499 888	59 642	29 126
Caixa e seus equivalentes no início do período	368 651	623 577	4 612 775	2 213 110	2 712 998	2 772 640
Caixa e seus equivalentes no fim do período	623 577	4 612 775	2 213 110	2 712 998	2 772 640	2 801 767

A projeção de uma situação económico-financeira sustentável é reforçada pela análise da evolução do mapa de fluxos de caixa. Como se pode constatar, apenas em 2021 se deverá verificar uma variação negativa de caixa e seus equivalentes, cuja aprovação de utilização de saldos foi devidamente solicitada em virtude dos investimentos já sobejamente referenciados, tendo o montante mais relevante para o efeito sido parcialmente recebido no final de 2020, na primeira tranche enviada pelo FA no âmbito do PEES.

O défice de tesouraria da atividade operacional resulta esmagadoramente da insuficiência de receitas provenientes das tarifas EGME fixadas pela ERSE para cobrir os gastos com a atividade regulada, conforme referido anteriormente. De forma, a suprir os défices de tesouraria estimados a MOBI.E solicitou à tutela financeira autorização para utilizar os saldos de tesouraria acumulados em anos anteriores.

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

Contudo, 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 financeiro 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 2022, tendo-se considerado que apenas os investimentos serão financiados pelo PO SEUR.

Quadro 13 – Necessidades de Financiamento 2022

			Unid €		
Descrição		Proposto 2022	Descrição		Proposto 2022
Receita			Despesa		
Fonte de Financiamento 432 - Fundo Coesão	União Europeia	947 143	Fonte de Financiamento 432 - Fundo Coesão	União Europeia	947 143
	Corrente	0		Corrente	0
	Investimento	947 143		Investimento	947 143
Fundo Ambiental		0	Despesa Corrente		2 764 676
	Corrente	0		Gastos com Pessoal	840 850
	Investimento	0		Aquisição de Bens e Serviços	1 765 648
Outras			Outras		158 178
	Transferências Outras Entidades	0		Despesa Investimento	562 444
	Tarifa EGME	1 426 677		Rede Piloto PCN	0
Concessão		1 175 000	Novos Investimentos		562 444
	Outros Serviços	125 443		PEES	0
	IVA recuperado	600 000		Outros correntes	562 444
Total Receita		4 274 263	Total Despesa		4 274 263
Total	Despesa Corrente	2 764 676	Despesa Investimento		1 509 587

Os valores globais das Fontes de Financiamento das origens das receitas e aplicação das despesas estão de acordo com o projeto de orçamento submetido no SIGO para 2022.

6.8 Cumprimento de Orientações Específicas

6.8.1 Eficiência Operacional

A empresa deverá garantir em 2022 que o rácio dos gastos operacionais sobre o volume de negócios será igual ou inferior ao verificado no ano de referência, neste caso 2021 (dado que o volume de negócios estimado é superior ao de 2019).

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

Adicionalmente, a racionalização de gastos proporcionada pela entrada dos novos quadros no final de 2020 e o desenvolvimento da nova Plataforma de Gestão da rede Mobi.E permitirá à empresa desenvolver novos negócios que proporcionarão mais receita e reduzir significativamente os gastos com o funcionamento da Plataforma, contudo, como em 2022 a nova plataforma ainda estará em desenvolvimento, os gastos com a atual plataforma manter-se-ão, aos quais serão acrescidos os gastos com alojamento e alguma manutenção da nova. Em 2021 o acréscimo de gastos em serviços especializados face a 2020 prendeu-se, essencialmente, com serviços especializados e assessorias legais e técnicas relacionadas, maioritariamente, com o concurso público internacional da nova plataforma e aos procedimentos contratuais inerentes aos *Hub*s e PCURs.

6.8.2 Plano de Redução de Custos (PRC)

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

a) gastos com o pessoal, com exceção da relativa aos corpos sociais e descontado o efeito do absentismo;

O Despacho n.º 290/2020 – SET, de 19 de junho, que aprovou o PAO 2020–2022 da empresa veio autorizar a empresa a reforçar os seus quadros com 9 elementos. Atendendo à conjuntura de pandemia e ao facto de a autorização ter sido recebida no início do período de férias do Verão, obrigou a prolongar por quase todo o 2º semestre de 2020 a contratação dos novos quadros, alguns sujeitos à obrigatoriedade legal de pré-aviso para rescindirem os seus anteriores contratos de trabalho. A evolução crescente dos gastos com pessoal em 2020 e 2021 reflete, assim, a gradual contratação durante o 2º semestre de 2020, respeitando integralmente os pressupostos financeiros subjacentes à autorização. O DUE sobre a aprovação do PAO 2021–2023 veio limitar o valor dos gastos com pessoal (órgãos sociais e restante pessoal) a cerca de 828 mil euros, valor que se estima para fecho de 2021 e que se prevê manter para 2022, havendo para os anos subsequentes de 2023 e 2024 um aumento previsto com base nos valores de inflação. Para 2022 a empresa não prevê contratar novos quadros nem rescindir contratos em curso, mantendo o valor anteriormente previsto

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, tendo em conta a existência de aprovação anterior. No PAO 2021-2023, o valor estimado em total a fecho de 2020 para estas 3 rubricas era de 32 711€, prevendo-se para 2022 o valor de 40 762€. No despacho de aprovação e DUE presente no Anexo 3 veio-se a aprovar o aumento da soma destas rubricas num máximo de cerca de 8,1 mil euros. Esta aprovação veio assim autorizar, entre outros valores mais residuais, a aquisição pela empresa de mais uma viatura. Viatura essa que, devido à pandemia e seus constrangimentos, tem vindo a ser adiada e só deverá ser adquirida durante o último trimestre de 2021, pelo que o acréscimo de gastos com a frota automóvel em 2021 e 2022 resulta deste facto. Adicionalmente, face à aprovação anterior, neste momento não prevemos utilizar todo o valor nem em 2021 nem em 2022, havendo para já uma poupança de cerca de 2 265€ em 2022.

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

A empresa cumpre esta orientação específica para 2022, e mantém a redução desta rubrica nos restantes anos do triénio, num forte esforço de contenção, tendo em conta o cenário de substancial crescimento de atividade. O valor estimado para o ano de 2021 é superior ao anteriormente registado por força do já referido anteriormente: assessorias jurídicas e técnicas no âmbito da contratação pública para os procedimentos contratuais dos *Hubs* e PCURs e assessorias no âmbito do lançamento do concurso da nova plataforma de gestão de rede Mobi.E.

O Quadro abaixo evidencia o cumprimento total do Plano de Redução de Custos, uma vez que o aumento na rubrica da frota automóvel resulta de autorização anterior constante no DUE presente no Anexo 3.

Quadro 14 – PRC

PRC - Plano de Redução de Custos	2024 P	2023 P	2022 P	2021 E	2020	2019	Unid €	
							Var. 22/21	
							Valor	%
(1) CMVMC	0	0	0	0	0	0	0	-
(2) FSE	1 066 706	1 142 717	1 447 886	1 311 192	2 002 597	1 834 676	136 694	10,4%
(3) Gastos com o Pessoal	848 354	837 519	828 450	828 450	459 489	431 927	0	0,0%
(4) Gastos Operacionais (GO) = (1)+(2)+(3)	1 915 061	1 980 236	2 276 335	2 139 641	2 462 086	2 266 603	136 694	6,4%
(5) Volume de Negócios (VN)	2 830 269	2 871 961	2 834 680	1 403 648	264 927	0	1 431 032	102,0%
Subsídios à Exploração	0	0	0	344 887	2 006 251	2 615 245	-344 887	-100,0%
Indemnizações Compensatórias	0	0	0	0	0	0	0	-
(6) GO/VN = (4)/(5)	67,7%	69,0%	80,3%	152,4%	929,3%	-	-1	-47,3%
(7) Deslocações e Alojamento (valor)	11 500	11 500	11 500	11 500	2 806	10 440	0	0,0%
(8) Ajudas de custo (valor)	4 000	4 000	4 000	4 000	0	1 671	0	0,0%
(9) Gastos com a frota automóvel ^(a) (valor)	22 997	22 997	22 997	18 962	16 829	16 893	4 035	21,3%
(7)+(8)+(9)	38 497	38 497	38 497	34 462	19 635	29 003	4 035	11,7%
(10) Gastos com contratação de estudos, pareceres, projeto e consultoria (valor)	150 000	165 000	173 220	229 038	212 751	89 463	-55 819	-24,4%

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

6.8.3 Prazo Médio de Pagamentos

A empresa em 2020 apresentou um Prazo Médio de Pagamentos (“PMP”) de cerca de 14 dias. Para 2021 o PMP estimado é de 15 dias, prevendo-se que este número se mantenha no próximo triénio, não se prevendo a existência de dívidas vencidas.

7 ANEXO 1 – FICHAS DE INVESTIMENTO

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

Ficha de Projeto de Investimento

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

Montante estimado com execução			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento Prevista	Receitas Próprias	POSEUR	Fundo Ambiental	Empréstimos DGTF	Dotações de Capital	Outro
2021	2022	2023								
185 714,00 €	1 114 286,00 €	-	1 300 000,00 €		15,0%	85,0%		-	-	-

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

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

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

Projeto 2: Portal da Mobilidade Elétrica

Ficha de Projeto de Investimento

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

Montante estimado com execução			Montante Global Estimado	Fonte de Financiamento Prevista	Receitas Próprias	POSEUR	Fundo Ambiental	Empréstimos DGTF	Dotações de Capital	Outro
2022	2023	2024								
100 000 €	500 000 €	400 000 €	1 000 000 €		100,0%	-	-	-	-	-

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

Identificação dos trabalhos mais relevantes	2022	Início do projeto.	Resumo da análise custo-benefício	ROI	TIR	VAL	PAYBACK	OUTRO
	2023	Desenvolvimento do projeto.						
	2024	Conclusão da fase de desenvolvimento.		-	-	-	-	-

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

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: 2021.07.28 14:47:58
+0100
(João Pedro Matos Fernandes)

MOBI.E, S. A.

Mapa de Pessoal 2022

MAPA RESUMO

OE 2022

Mapa Resumo dos postos de trabalho por cargo/carreira/categoria		
Cargo/Carreira/Categoria	N.º de postos de trabalho	Observações (a); (b)
Presidente	1	
Vogais CA	2	
Responsáveis área	3	
Técnicos superiores	7	
Técnico administrativo	2	
Informático	1	
Total	16	

(1) Identificar diploma legal que criou o cargo

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

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

9 ANEXO 3 – DUE SOBRE A APROVAÇÃO DO PAO 2021-2023

DELIBERAÇÃO SOCIAL UNÂNIME POR ESCRITO

Aos 8 dias do mês de março de 2021, de acordo com a vontade expressa pelo Estado, devidamente representado por Lara Margarete Brás da Silva, nos termos do Despacho de 2 de março de 2021 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:

Aprovar, nos termos dos artigos 37.º e 39.º do Decreto-Lei n.º 133/2013, de 3 de outubro, na sua atual redação, o Plano de Atividades e Orçamento para 2021-2023 da MOBI.E, S.A., autorizando:

- I. O aumento dos gastos com pessoal em 403 mil euros, limitando o valor da rubrica 63 em 2021 a 828 mil euros;
- II. O aumento dos encargos com deslocações, ajudas de custo e alojamento, e os associados à frota automóvel em 8,1 mil euros;

As autorizações concedidas não isentam a empresa do cumprimento dos limites orçamentais aprovados para cada rubrica orçamental.

Relativamente ao Plano de Investimentos deverá a empresa proceder à sua reformulação, quer quanto aos valores a considerar quer quanto às respetivas fontes de financiamento, por forma a garantir a sua conformidade com o que se encontra definido no Orçamento de Estado 2021.

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

A representante do Acionista Estado,

(Lara Margarete Brás da Silva)

10 ANEXO 4 – DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS PREVISIONAIS POR TRIMESTRE EM 2022

10.1 Demonstração de Resultados Previsional Por Trimestre

	Unid €			
Demonstração de Resultados	31.mar 2022	30.jun 2022	30.set 2022	31.dez 2022
Prestações de serviços	683 174	1 400 342	2 117 511	2 834 680
Transferências correntes e subsídios à exploração obtidos	0	0	0	0
Fornecimento e serviços externos	-294 204	-588 407	-882 611	-1 447 886
Gastos com pessoal	-179 722	-414 874	-592 688	-828 450
Aumentos/reduções de justo valor	0	0	0	0
Outros rendimentos e ganhos	247 129	494 258	741 387	988 516
Outros gastos e perdas	0	0	0	0
Resultados antes de depreciações e gastos de financiamento (EBITDA)	456 377	891 320	1 383 600	1 546 861
Gastos/reversões de depreciação e de amortização	-283 559	-567 119	-850 678	-1 134 238
Resultado Operacional / Resultado antes de Imposto	172 817	324 201	532 921	412 623
Imposto sobre o Rendimento do Período	-38 884	-72 945	-119 907	-11 088
Resultado líquido do período	133 934	251 255	413 014	401 535

10.2 Balanço Previsional por Trimestre

	Unid €				
Balanço	2021 E	31.mar 2022	30.jun 2022	30.set 2022	31.dez 2022
ATIVO					
Ativo não corrente	4 971 098	4 716 592	4 907 801	4 987 580	5 167 360
Ativos fixos tangíveis	4 685 133	4 414 574	4 144 015	3 873 457	3 602 898
Ativos intangíveis	277 275	292 530	753 499	1 103 039	1 552 580
Outros ativos financeiros	8 690	9 488	10 286	11 084	11 882
Ativo corrente	3 801 300	4 435 156	4 301 201	4 288 621	3 920 301
Clientes, contribuintes e utentes	41 093	191 309	205 247	205 247	205 247
Estado e outros entes públicos	438 797	0	0	0	73 113
Outras contas a receber	1 101 046	1 055 960	1 010 874	965 787	920 701
Diferimentos	7 255	8 242	8 242	8 242	8 242
Caixa e depósitos bancários	2 213 110	3 179 645	3 076 838	3 109 344	2 712 998
Total Ativo	8 772 399	9 151 748	9 209 001	9 276 201	9 087 661
PATRIMÓNIO LÍQUIDO e PASSIVO					
Património Líquido					
Património / Capital	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
Resultados transitados	272 274	-172 428	-172 428	-172 428	-172 428
Outras variações no Património Líquido	3 445 717	3 474 664	3 490 585	3 431 682	3 413 033
Resultado líquido do período	-444 703	133 934	251 255	413 014	401 535
Total Património Líquido	3 323 289	3 486 170	3 619 413	3 722 268	3 692 139
Passivo					
Passivo não corrente	915 950	864 053	891 716	899 489	907 262
Outras contas a pagar	915 950	864 053	891 716	899 489	907 262
Passivo corrente	4 533 159	4 801 525	4 697 873	4 654 444	4 488 260
Fornecedores	66 254	59 254	59 254	59 254	114 823
Estado e Outros Entes Públicos	48 580	139 366	74 576	43 405	31 171
Outras contas a pagar	186 755	99 451	195 209	317 573	242 673
Diferimentos	4 231 571	4 503 455	4 368 834	4 234 213	4 099 593
Total do Passivo	5 449 110	5 665 578	5 589 589	5 553 933	5 395 522
Total do Património Líquido e do Passivo	8 772 399	9 151 748	9 209 001	9 276 201	9 087 661

10.3 Demonstração de Fluxos de Caixa Previsional por Trimestre

	Unid €				
Fluxos de Caixa	2021 E	31.mar 2022	30.jun 2022	30.set 2022	31.dez 2022
Fluxos de caixa das atividades operacionais - método direto					
Recebimentos de clientes	391 665	423 710	1 025 513	1 641 253	2 256 993
Pagamentos a fornecedores	-1 680 411	-362 522	-718 044	-1 073 566	-1 706 936
Pagamentos a pessoal	-809 327	-208 696	-400 463	-609 158	-845 858
Caixa gerada pelas operações	-2 098 072	-147 508	-92 994	-41 472	-295 801
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento	-45 814	0	0	0	0
Outros recebimentos/pagamentos	1 394 750	438 797	330 602	318 368	306 134
Fluxos de caixa das atividades operacionais (1)	-749 136	291 289	237 608	276 896	10 333
Fluxos de caixa das atividades de investimento					
Pagamentos respeitantes a:					
Ativos Fixos Tangíveis	-3 796 550	-1 538	-3 075	-4 613	-6 150
Ativos Intangíveis	-242 759	-33 217	-614 662	-1 059 050	-1 626 438
Recebimentos provenientes de:					
Ativos Tangíveis	0	710 000	865 000	1 020 000	1 175 000
Subsídios ao Investimento	2 388 780	0	378 857	663 000	947 143
Fluxos de caixa das atividades de investimento (2)	-1 650 529	675 246	626 120	619 338	489 555
Fluxos de caixa das atividades de financiamento					
Recebimentos provenientes de:					
Pagamentos respeitantes a:	0	0	0	0	0
Fluxos de caixa das atividades de financiamento (3)	0	0	0	0	0
Variação de caixa e seus equivalentes (1+2+3)	-2 399 665	966 535	863 728	896 234	499 888
Caixa e seus equivalentes no início do período	4 612 775	2 213 110	-	-	-
Caixa e seus equivalentes no fim do período	2 213 110	3 179 645	3 076 838	3 109 344	2 712 998

Notas Explicativas aos Fluxos Projetados:

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

Pagamentos a fornecedores – Prazo médio de pagamentos considerado de 15 dias, assumindo-se linearidade dos gastos em fornecimentos e serviços externos ao longo do ano, excetuando o valor de manutenção da nova plataforma (cerca de 250 mil euros) que só é exetável para o último trimestre. Taxa de IVA normal aplicada aos gastos, exceto para renda de escritório e deslocações e estadas.

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

Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento – Esta rubrica contempla o valor de IRC de períodos anteriores os impactos do benefício do CFEI II utilizado em 2020, 2022 e 2023 e do benefício inerente a prejuízos fiscais) e valor de Pagamento por Conta.

Outros recebimentos / pagamentos – Esta rubrica contempla recebimentos ou pagamentos de IVA (efeitos de 3 meses após a data dos documentos), impostos afins não relacionados com rendimento a liquidar e subsídios à exploração, quando existem.

Pagamentos respeitantes a Ativos Tangíveis – Os pagamentos a fornecedores de imobilizado de investimentos tangíveis assumem linearidade, sendo investimentos de reposição, onde se aplica IVA à taxa normal.

Pagamentos respeitantes a Ativos Intangíveis – Os pagamentos dos outros ativos intangíveis com IVA à taxa normal assumem linearidade, o Portal da Mobilidade Elétrica prevê-se o início para o último trimestre de 2022 e a Plataforma de Gestão terá investimentos previstos em 40% em abril, 30% em agosto e 30% em dezembro.

Recebimentos provenientes de Ativos Intangíveis – A faturação a clientes inerente à nova concessão terá um PMR de 30 dias, sendo emitidas no início de cada trimestre ao período a que respeita, com IVA à taxa normal.

Recebimentos provenientes de Subsídios ao Investimento – Recebimentos provenientes do PO SEUR referentes a 85% do valor da plataforma (investimento intangível em 2022), com estimativa de recebimentos alinhados com os pagamentos referidos anteriormente no formato de contrarreembolso. Esta comparticipação incide sobre valores sem IVA.