

Relatório Preliminar

PROCEDIMENTO CONJUNTO DE CONCESSÃO DO DIREITO DE UTILIZAÇÃO PRIVATIVA DO DOMÍNIO PÚBLICO DOS MUNICÍPIOS DE ALMEIDA, BELMONTE, CELORICO DA BEIRA, FIGUEIRA DE CASTELO RODRIGO, FUNDÃO, IDANHA-A-NOVA, MÊDA, SABUGAL E TRANCOSO, INTEGRANTES DA REDE ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL, PARA A INSTALAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DE PONTOS DE CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

ÍNDICE

1. Introdução e Enquadramento.....	3
2. Identificação do procedimento:	3
3. Objeto do Procedimento e Especificações Técnicas:	3
4. Objetivo do Relatório.....	4
5. Comissão de Análise.....	4
6. Entidades Participantes no Procedimento	5
7. Esclarecimentos Solicitados pelas Entidades Concorrentes	6
8. Admissibilidade das Propostas:.....	6
9. Análise da Proposta	7
10. Apreciação da Comissão sobre os Esclarecimentos Prestados pela Concorrente.....	10
11. Conclusão e Proposta de Decisão Provisória da Comissão.....	12
ANEXO I - Requisitos Aplicáveis aos Pontos de Carregamento Viaturas Elétricas (PCVE)	14
ANEXO II – Proposta EDP, S.A.	15
ANEXO III – Pedido de Esclarecimentos e Respostas	16
ANEXO IV – Declaração MotaEngil Renewing, S.A.	17
ANEXO V – Pedido de Esclarecimentos solicitado pela Comissão	18
ANEXO VI – Resposta da Concorrente ao Pedido de Esclarecimentos solicitado pela Comissão.....	19

1. Introdução e Enquadramento

O presente Relatório Preliminar é elaborado no âmbito do Procedimento Conjunto de Concessão do Direito de Utilização Privativa do Domínio Público dos Municípios de Almeida, Belmonte, Celorico da Beira, Figueira de Castelo Rodrigo, Fundão, Idanha-a-Nova, Mêda, Sabugal e Trancoso, integrantes da Rede Aldeias Históricas de Portugal, para a instalação, manutenção e exploração de pontos de carregamento de veículos elétricos, conforme estipulado no respetivo Edital.

Este procedimento, conduzido ao abrigo da autonomia administrativa dos Municípios e em conformidade com as competências previstas na Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro (Regime Jurídico das Autarquias Locais), no Decreto-Lei n.º 280/2007, de 7 de agosto, e na Portaria n.º 222/2016, de 11 de agosto, encontra-se fora do âmbito do Código dos Contratos Públicos (CCP), nos termos da legislação aplicável à utilização privativa do domínio público. Não obstante, rege-se pelos princípios da legalidade, imparcialidade, concorrência, transparência e boa administração, nos termos do Código do Procedimento Administrativo (CPA), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 4/2015, de 7 de janeiro.

A análise e avaliação das propostas segue os critérios estabelecidos no Edital, nomeadamente os referentes ao valor proposto de contrapartida financeira, ao custo para o utilizador e à integração paisagística e sustentabilidade ambiental.

2. Identificação do procedimento:

PROCEDIMENTO CONJUNTO DE CONCESSÃO DO DIREITO DE UTILIZAÇÃO PRIVATIVA DO DOMÍNIO PÚBLICO DOS MUNICÍPIOS DE ALMEIDA, BELMONTE, CELORICO DA BEIRA, FIGUEIRA DE CASTELO RODRIGO, FUNDÃO, IDANHA-A-NOVA, MÊDA, SABUGAL E TRANCOSO, INTEGRANTES DA REDE ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL, PARA A INSTALAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DE PONTOS DE CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

3. Objeto do Procedimento e Especificações Técnicas:

- a) O presente procedimento tem por objeto a concessão do direito de utilização privativa do domínio público de cada um dos Municípios, mencionados no ponto 2, para a instalação, manutenção e exploração de 11 (onze) Pontos de Carregamento de Veículos Elétricos (PCVE), a instalar em 11 Aldeias Históricas de Portugal, correspondentes a 52 lugares de estacionamento,

- b) Os requisitos aplicáveis aos PCVE constam do Anexo I ao presente relatório preliminar, correspondendo ao anexo II do Edital;

4. Objetivo do Relatório

O presente Relatório Preliminar tem por objetivo apresentar, de forma clara e fundamentada, a análise efetuada pela Comissão de Análise às propostas submetidas no âmbito do Edital em referência, bem como relatar o modus operandi adotado no decurso do procedimento.

Enquanto documento elaborado pela própria Comissão, o Relatório traduz os resultados da apreciação realizada até ao momento, constituindo a base para a formulação de uma decisão provisória. Esta decisão apenas se tornará definitiva após a conclusão da fase de audiência dos interessados, em estrito cumprimento do princípio da transparência e do direito de participação procedimental.

5. Comissão de Análise

O procedimento é conduzido por uma comissão composta por cinco elementos efetivos, um dos quais presidirá, e respetivos suplentes, designadamente:

- Presidente da Comissão — Aldeias Históricas de Portugal – Associação de Desenvolvimento Turístico;
- Vogal - Comunidade Intermunicipal Beiras e Serra da Estrela (CIM Beiras e Serra da Estrela);
- Vogal - Unidade de Cultura da Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro, IP (CCDR-C, IP);
- Vogal - Município do Fundão;
- Vogal - Município de Celorico da Beira;
- 1º Vogal Suplente — Município de Figueira de Castelo Rodrigo;
- 2º Vogal Suplente — Município de Sabugal.

6. Entidades Participantes no Procedimento

No decurso do prazo fixado para a apresentação de propostas, manifestaram interesse no procedimento as seguintes entidades:

a) Entidades que apresentaram pedidos de esclarecimento:

- **DTE, INSTALAÇÕES ESPECIAIS, S.A.**

Forma Jurídica: Sociedade Anónima (S.A.)

NIF: 501 866 116

Morada Completa: Rua dos Pitancinhos, 4700-727, Palmeira, Braga, Portugal

Pedido de esclarecimentos: 08/07/2025

Envio de resposta a: 11/07/2025

- **MOTA-ENGIL RENEWING, S.A.**

Forma Jurídica: Sociedade Anónima (S.A.)

NIF: 506 805 123

Sede Social: Rua do Rego Lameiro, n.º 38, 4300-454 Porto, Portugal

Pedido de esclarecimentos: 04/07/2025

Envio de resposta a: 10/07/2025

- **EDP, S.A.**

Denominação (razão social): EDP, S.A.

NIF: 500 697 256

Sede Social: Avenida 24 de Julho, nº 12, 1249-300 Lisboa, Portugal

Pedido de esclarecimentos: 08/07/2025

Envio de resposta a: 10/07/2025

b) Entidades que apresentaram proposta:

- **EDP, S.A.**

Denominação (razão social): EDP, S.A. (Proposta -Anexo II)

Data de receção da proposta: 21/07/2025 (entrega presencial).

7. Esclarecimentos Solicitados pelas Entidades Concorrentes

Nos termos definidos no Edital do procedimento, foi facultada às entidades interessadas a possibilidade de solicitarem esclarecimentos relativamente aos elementos do procedimento, dentro do prazo fixado para o efeito.

Foram rececionados os pedidos de esclarecimento identificados no ponto anterior, alínea a), cujas questões e as respetivas respostas fazem parte integrante do presente relatório no seu anexo III.

Os pedidos de esclarecimentos foram efetuados dentro do prazo estipulado, bem como as respostas aos mesmos. Para minorar o hiato temporal entre o pedido de esclarecimento e a receção da devida resposta optou-se pela comunicação via endereço eletrónico, garantindo-se a transparência e igualdade de acesso à informação a todas as entidades interessadas.

As questões colocadas e os esclarecimentos prestados não originaram qualquer necessidade de alteração dos termos do Edital, mantendo-se válidas as condições inicialmente estabelecidas.

Consequentemente, considera-se que a fase de esclarecimentos decorreu de forma regular, não se tendo verificado qualquer impedimento à boa condução do procedimento ou ao princípio da concorrência.

8. Admissibilidade das Propostas:

Procedeu-se à verificação formal da documentação apresentada por cada concorrente.

- **Aceitação da Proposta da EDP, S.A.**

A proposta apresentada pela EDP, S.A. responde em conformidade a todos os pontos definidos no ponto 9 do Edital, à exceção da apresentação de Cartão de Cidadão, ou documento equivalente, e da apresentação clarividente, na Memória Descritiva, dos equipamentos a instalar na sua relação com a integração paisagística e patrimonial. Ao abrigo do princípio da proporcionalidade (artigo 7.º CPA), a Comissão entendeu

que a omissão do documento identificativo não compromete a validade da proposta, atendendo à natureza jurídica da concorrente, sendo por isso admissível.

No tocante à solução de integração paisagística e patrimonial, considera-se poder ser melhor documentada em fase subsequente, mas desde já vinculativa e exigível em sede de contrato. Propõe-se, assim, que a proposta seja admitida.

- **MOTA-ENGIL RENEWING, S.A. procedeu ao envio via CTT de Declaração argumentativa de não apresentação de proposta – Anexo IV**

9. Análise da Proposta

As propostas foram analisadas nos termos estabelecidos no Edital do procedimento, tendo-se verificado a conformidade formal dos documentos apresentados, no que aos pontos 8 e 9 do Edital dizem respeito, com as observações dispostas no ponto anterior no que concerne ao ponto 9. Segue-se, de forma detalhada, a apreciação da proposta submetida relativamente ao Critério de Adjudicação e, subsequentemente, a análise em relação aos pontos 10, Contrapartida Financeira, 20, Obrigações do Adjudicatário e 23, Atualização da Rede:

Critério de Adjudicação:

PT = VFx25% + TCx50% + PC_IESAx25%, em que:

- PT corresponde à pontuação total;
- VF corresponde ao valor de atribuição de percentagem, %, do volume anual de faturação a cada Município, com um peso de 25% na pontuação total;
- TC corresponde ao valor proposto do custo para o utilizador, correspondente a um custo por tempo de carregamento, em euro por minuto, com um peso de 50% na pontuação total;

TC = PCS (30%) + PCR (50%) + PCUR (20%)

- PC_IESA corresponde à proposta de intervenção tendo presente o facto de a operação realizar-se em zonamento com classificação patrimonial, correspondendo a um peso de 50% de 25% na pontuação

total e ao fornecimento de sistemas que permitam a integração com a envolvente e sustentabilidade ambiental, com um peso de 50% dos 25% na pontuação total.

$$PC_IESA = PC (50\%) + IESA (50\%)$$

Tendo por base a métrica utilizada, abaixo coloca-se o quadro de pontuação:

	CRITÉRIO DE ADJUDICAÇÃO			
	VF	TC	PC_IESA	PONTUAÇÃO FINAL
EDP, S.A.	25	43	6,25	74,25

No critério VF a concorrente teve pontuação máxima 25% e, no TC, uma valoração de 43%. Esta pontuação resulta do facto de nos dois sub-critérios relacionados com os pontos de carregamento ultrarrápidos (PCUR) a concorrente ter respondido com a informação abaixo disposta:

- valor/minuto ser abaixo de 0,17€/minuto: a corrente apresentou 0,26€, fixando-se neste sub-critério o valor 0;
- n.º de pontos de carregamento ultrarrápidos (PCUR) a instalar em detrimento dos rápidos: observou-se a sinalização de 7 carregadores desta tipologia, conferindo à concorrente neste sub-critério uma pontuação de 60 pontos que, tendo em conta a ponderação atribuída a este (50% de 20% (PCUR)), correspondeu a um percentual de 6%

No que concerne ao critério PC_IESA, e, face ao disposto na Memória Descritiva versus o disposto no Edital, verificou-se que a concorrente apresentou informação pouco evidente sobre a solução preconizada no contexto da integração paisagística e patrimonial dos equipamentos, porquanto, anexou as fichas técnicas dos mesmos, pelo que se considerou a atribuição de metade do valor proposto no sub-critério (50 pontos). Já no que respeita ao critério e sub-critérios relacionados com a sustentabilidade e inovação, a entidade não apresentou qualquer solução/proposta, pelo que se atribuiu o valor 0.

Sobre o critério de adjudicação importa assim referir que:

- cumpriu a 100% com VF (equivale a 25% da fórmula global);
- cumpriu parcialmente com o TC (equivale a 50% da fórmula global tendo a concorrente obtido 43%);
- cumpriu parcialmente com PC_IESA (equivale a 25% da fórmula global e a entidade obteve 6,25%).

Relativamente à análise referente aos pontos 10, Contrapartida Financeira, 20, Obrigações do Adjudicatário, e 23, Atualização da Rede, estabelecidos no Edital e, face às questões suscitadas neste procedimento, designadamente:

- a) Ponto 10 | Contrapartida Financeira: a concorrente não apresentou inicialmente informação sobre o pagamento da renda anual mínima de 1.000€ por ponto de carregamento, referindo apenas o Volume de Faturação. Contudo, após pedido de esclarecimento, confirmou a assunção dessa obrigação, não se tratando de uma alteração material da proposta, mas de mera confirmação de uma obrigação editalícia pré-existente. Nestes termos, considera-se o requisito cumprido.
- b) Ponto 20 | Obrigações do Adjudicatário: Neste ponto, importa referir que são várias as situações que se entende não estarem devidamente esclarecidas, pese embora, algumas possam ser tratadas no contexto da fase subsequente. Todavia, assiste-nos elencar aquelas que motivam preocupação pela ausência na Memória Descritiva, na sua maioria, alvo de pedido de esclarecimentos, como sendo:
- O ponto 3) do ponto 20: destaque para o facto de se colocar como condição primordial um sistema misto de pagamento, designadamente a disponibilização de pagamento por débito/crédito, facto que não se verifica nas fichas técnicas do equipamento, fazendo apenas alusão à condição de opcional;
 - No ponto 3 e 5) do ponto 20, é feita referência sobre a importância de se aplicar medidas correlacionadas com a sustentabilidade, razão pela qual se inscreveu, também, como critério de adjudicação. Ora neste campo, a concorrente não apresenta qualquer solução, muito embora tivesse, de igual modo, sido uma questão amplamente tratada no pedido de

esclarecimentos (ver no documento pedido de esclarecimentos e nossa resposta, pontos 6.5; 12.18; 14.1);

- Nos diversos itens que compõem o n.º 4, verifica-se, igualmente, que a interessada não é clara ou é omissa na proposta, não obstante de ter sido também esclarecida sobre as matérias relacionadas com a gestão de dados e a relação com os utilizadores (ver no documento pedido de esclarecimentos e nossa resposta, pontos 12.3; 12.4; 12.9; 12.12; 12.17);
- No ponto 7 do ponto 20, e como já mencionado no que diz respeito a uma resposta clarividente sobre a integração paisagística e patrimonial, a concorrente não aborda este tema de forma elucidativa, apesar dos esclarecimentos produzidos neste âmbito (ver no documento pedido de esclarecimentos e nossa resposta, pontos 4.1, alínea a)).

- c) Ponto 23 | Atualização da Rede: A interessada não faz qualquer referência sobre este ponto, no entanto, ressalva-se, que foi esclarecida, fazendo-se menção aos propósitos inerentes, em linha com os princípios da inovação, ajustados com a dimensão da sustentabilidade.

Foi do entendimento da Comissão, na sua reunião realizada em 06/08/2025, no formato online, solicitar esclarecimentos à concorrente de forma a que a decisão pudesse ser melhor sustentada. O pedido de esclarecimentos constitui-se como o anexo V do presente relatório.

10. Apreciação da Comissão sobre os Esclarecimentos Prestados pela Concorrente

No cumprimento do pedido de esclarecimentos apresentados pela concorrente, cujo procedimento foi cumprido dentro do prazo estipulado (5 dias úteis a contar da data da entrega desta comunicação (recibo de leitura), a Comissão teceu a seguinte apreciação:

A resposta recebida (anexo VI) clarifica a maioria das dúvidas levantadas aquando da análise da proposta, designadamente elucida e confirma sobre:

- **Ponto 10 Edital | Contrapartida Financeira:** a interessada refere que a renda constitui uma obrigação contratual, assumindo assim o seu cumprimento;
- **Ponto 20 Edital | Obrigações do Adjudicatário:**

- ✓ A concorrente informa que com a submissão da proposta aceita todas as obrigações listadas no ponto 20 do Edital. Assim, e não obstante a ausência desta referência na memória descritiva, vem esclarecer que assumirão a integração do pagamento misto nos equipamentos, por resultar de uma obrigação contratual;
 - ✓ Sobre as exigências ambientais e de integração paisagística, reporta para a tipologia de equipamento e descrição dos mesmos na sua proposta, propondo que o detalhe da solução seja tratado em fase de projeto, pela razão de obrigar à realização de visitas técnicas para análise e identificação das propostas que melhor possam corresponder com o propósito.
- **Ponto 23 Edital | Atualização da Rede:** A EDP compromete-se a substituir os equipamentos em caso de obsolescência e sempre que se verificar uma diminuição da taxa de utilização por desatualização dos equipamentos.

No entanto, considera-se que a resposta não abrange de forma integral os pontos abaixo elencados, sem que tal constitua impedimento à manutenção da proposta:

- **Fornecimento de dashboard (requisito previsto no Critério de Adjudicação):** a concorrente reiterou que não considera necessária a disponibilização desta componente, justificando que tal não constitui fator de exclusão. A Comissão decidiu aceitar esta resposta, considerando que a concorrente disponibilizará os dados em questão, embora sem recorrer à implementação de um dashboard;
- **Incumprimentos do utilizador:** consideramos que a concorrente devia ser mais proativa neste domínio, atendendo que se limitou a apresentar uma sinalização vertical com iluminação, contendo informação sobre o estado do carregamento. Pelo facto de estes postos de carregamento, na sua maioria, se localizarem fora de aglomerados urbanos mais densificados, considera-se haver risco maior para a ocorrência de incumprimentos, podendo motivar reclamações, menos volume de faturação e menor satisfação na prestação do serviço. Esta preocupação foi manifestada nos esclarecimentos enviados à EDP, não constituindo, contudo, impedimento à continuidade da proposta.

11. Conclusão e Proposta de Decisão Provisória da Comissão

A Comissão de Análise, tendo conduzido todas as fases do procedimento e elaborado o presente Relatório Preliminar, declara que:

- A análise das propostas e dos esclarecimentos prestados foi conduzida em conformidade com o Edital e com os princípios da legalidade, imparcialidade, transparência e concorrência;
- O modus operandi adotado garantiu igualdade de tratamento a todas as entidades concorrentes e o acesso à informação em condições de equidade;
- A avaliação realizada fundamenta a proposta de decisão provisória, reconhecendo-se, contudo, que a decisão definitiva depende da audiência dos interessados, conforme previsto no Código do Procedimento Administrativo;
- O presente Relatório Preliminar será enviado à concorrente e publicado nas páginas eletrónicas da AHP-ADT e dos Municípios envolvidos, integrando a fase de audiência dos interessados e assegurando o princípio da transparência.

Nestes termos, a Comissão dá por concluída esta fase do procedimento e remete o presente relatório para os trâmites subsequentes, salientando que **a decisão final poderá ser ajustada em função dos contributos recebidos em sede de audiência dos interessados.**

Belmonte, 25 de agosto de 2025.

O representante legal do Presidente da Comissão: Carlos Manuel Fonseca Ascensão

Cargo/função: Presidente da Direção da Aldeias Históricas de Portugal – Associação de Desenvolvimento Turístico (AHP-ADT).

Assinatura:

ANEXOS

ANEXO I - Requisitos Aplicáveis aos Pontos de Carregamento Viaturas Elétricas (PCVE)

ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

- I. Durante o período de exploração do serviço prestado, os postos de carregamento a instalar devem cumprir as seguintes especificações técnicas:
- a) Garantir o funcionamento online, em conformidade com o regulamento para a mobilidade elétrica;
 - b) Medir a energia consumida ao longo do carregamento e enviar essa informação em períodos mínimos de 15 minutos, através de contadores de energia em cada tomada, contadores esses que terão de cumprir os requisitos da Diretiva MID;
 - c) Contemplar a disponibilização de leitor de cartões RFID, de acordo com a norma ISO14443A, de modo a permitir a identificação dos utilizadores, e autorização de carregamento;
 - d) Permitir a comunicação com o sistema de back-end da MOBI.E;
 - e) Os carregadores semirrápidos, um por Aldeia Histórica e destinado a residentes, devem ser alimentados através da Comunidade de Autoconsumo coletivo instalada em cada Aldeia Histórica. No momento da instalação do carregador caso ainda não se verifique esta condição, a mesma deve ser pensada considerando-se este pressuposto.
- II. De seguida apresenta-se uma tabela com as principais características técnicas dos postos de carregamento a instalar:

Características	Posto de carregamento Semirrápido (PCS)	Posto de carregamento rápido (PCR)
Tipo de conectores	CCS Combo 2 CA: Tomada tipo 2	CCS Combo 2 CC: CHAdeMO
Potência mínima	CA: 1 x 22 kW ou CA: 2 x 22 kW, conforme o caso.	CC: 2x 50kW ou superior CA: 2x22 kW, conforme o caso.
Protocolo de comunicação		OCPP 1.6, OCPP 2.0.1 e OCPP 2.1.
Carregamento simultâneo	Sim	Sim
Interface de utilizador		Display colorido 15", mínimo
Idiomas		Português, espanhol e Inglês, no mínimo
Pagamento		Sistema Misto de Pagamento:

- a) Terminal de pagamento sem contacto (tecnologia contactless e NFC – Near Field Communication));
- b) Pagamento através de CEME na rede Mobi.e

Design

Personalização do design do carregador de forma a enquadrar no ambiente da Aldeia Histórica.

Sustentabilidade Ambiental

Totalmente ecológico- 100% em energia renovável

ANEXO II – Proposta EDP, S.A.



Certidão Permanente
Código de acesso: 4414-2772-0368

<https://bde.portaldocidadao.pt/evo/services/Online/Pedidos.aspx?service=CCP>

A entrega deste código a qualquer entidade pública ou privada dispensa a apresentação de uma certidão em papel. (artº 75º, nº5 do Código do Registo Comercial)



DECLARAÇÃO

Nos termos e para os efeitos previstos na alínea q) do n.º 2 do artigo 21º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, e pelos Decretos-Lei n.ºs 170/2012, de 1 de agosto, e 90/2014, de 11 de junho, e em cumprimento do disposto nas alíneas d) e e) do n.º 1 do artigo 2º da Portaria n.º 241/2015, de 12 de agosto, e do n.º 1 do artigo 3º da Portaria n.º 221/2016, de 10 de agosto, a MOBI.E, S.A. comunica que recebeu da parte StarCharge, uma declaração de compatibilidade entre a nova versão 1.3025.5 e a versão de firmware 1.3024.10, cujos testes de compatibilidade e integração com a Rede MOBI.E foram efetuados com sucesso no passado e emitida a respetiva declaração, podendo os modelos TitanV3 da marca de equipamentos StarCharge com a nova versão de firmware, ser integrados na rede Mobi.E.

ALEXANDRE
RICARDO GARÇÃO
NUNES VIDEIRA
2025.04.04 10:14:30
+01'00'

Alexandre Videira
Administrador / Member of the Board

DECLARATION

Under the terms and for the purposes set out in article 21, number 2, paragraph q) of Decree-Law n.º 39/2010, of April 26, amended by Law n.º 64-B/2011, of December 30, and by Decree-Laws n.º 170/2012, of August 1, and 90/2014, of June 11, and in compliance with the provisions of article 2, number 1, paragraphs a) and e) of Ordinance n.º 241/2015, of August 12, and article 3, paragraph 1 of Ordinance n.º 221/2016, of August 10, MOBI.E, S.A. reports that it has received from StarChage a declaration of compatibility between the new version 1.3025.5 and the firmware's version 1.3024.10, for which the compatibility and integration tests with the MOBI.E Network were carried out successfully in the past and the respective declaration was issued. Models TitanV3 from the StarCharge equipment manufacture, with the new firmware version, can therefore be integrated into the Mobi.E network.

DECLARAÇÃO

Nos termos e para os efeitos previstos na alínea q) do n.º 2 do artigo 21º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, e pelos Decretos-Lei n.ºs 170/2012, de 1 de agosto, e 90/2014, de 11 de junho, e em cumprimento do disposto nas alíneas d) e e) do nº 1 do artigo 2º da Portaria n.º 241/2015, de 12 de agosto, e do nº 1 do artigo 3º da Portaria n.º 221/2016, de 10 de agosto, a MOBI.E, S.A. declara que os modelos **Alfen EVE single Pro line, Alfen EVE single S-line, Alfen EVE double Pro line, Alfen PG line**, com a **versão de firmware 7.0.5-4328**, da marca de equipamentos **Alfen**, efetuaram, com sucesso, testes de compatibilidade e integração com a Rede Mobi.E.



Alexandre Videira
Administrador / Member of the Board

DECLARATION

Under the terms and for the purposes set out in article 21, number 2, paragraph q) of Decree-Law n.º 39/2010, of April 26, amended by Law n.º 64-B/2011, of December 30, and by Decree-Laws n.º 170/2012, of August 1, and 90/2014, of June 11, and in compliance with the provisions of article 2, number 1, paragraphs a) and e) of Ordinance n.º 241/2015, of August 12, and article 3, paragraph 1 of Ordinance n.º 221/2016, of August 10, MOBI.E, S.A. declares that models **Alfen EVE single Pro line, Alfen EVE single S-line, Alfen EVE double Pro line, Alfen PG line**, all with the **firmware's version 7.0.5-4328**, from the equipment manufacturer **Alfen**, successfully carried out compatibility and integration tests with the Mobi.E Network.

ALEXANDRE
RICARDO GARÇÃO
NUNES VIDEIRA
2024.11.08 12:36:55 Z

Observações (à atenção dos OPCs/DPCs):

Melhoria :A chave StoptransactionOnInvalidid está a comportar-se da mesma forma, seja "True" ou "False", depois de receber uma resposta que não é "Accepted" ao Starttransaction pára a sessão com o motivo "DeAuthorized". Apesar de não ser exatamente o que o protocolo estabelece, pelo menos o CPO não será penalizado se alguém tentar ou iniciar uma transação com um IDTag inválido/bloqueado

Observations (for the attention of CPO/CPH):

Improvement :Key StoptransactionOnInvalidid is behaving the same way be it "True" or "False" after getting a reply that is not "Accepted" to the Starttransaction it stops the session with reason "DeAuthorized". Even though is not exactly what the protocol states at least the CPO will not be penalized if someone tries or starts a transaction with a invalid/Blocked IDTag



DECLARAÇÃO

Nos termos e para os efeitos previstos na alínea q) do n.º 2 do artigo 21º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de abril, alterado pela Lei n.º 64-B/2011, de 30 de dezembro, e pelos Decretos-Lei n.ºs 170/2012, de 1 de agosto, e 90/2014, de 11 de junho, e em cumprimento do disposto nas alíneas d) e e) do n.º 1 do artigo 2º da Portaria n.º 241/2015, de 12 de agosto, e do n.º 1 do artigo 3º da Portaria n.º 221/2016, de 10 de agosto, a MOBI.E, S.A. declara que os modelos **Jupiter V3**, com a **versão de firmware 1.3014.6**, da marca de equipamentos **StarCharge**, efetuaram, com sucesso, testes de compatibilidade e integração com a Rede Mobi.E.

ALEXANDRE RICARDO
GARÇÃO NUNES VIDEIRA
2024.09.25 16:35:22 +01'00'

Alexandre Videira
Administrador / Member of the Board

DECLARATION

Under the terms and for the purposes set out in article 21, number 2, paragraph q) of Decree-Law n.º 39/2010, of April 26, amended by Law n.º 64-B/2011, of December 30, and by Decree-Laws n.º 170/2012, of August 1, and 90/2014, of June 11, and in compliance with the provisions of article 2, number 1, paragraphs a) and e) of Ordinance n.º 241/2015, of August 12, and article 3, paragraph 1 of Ordinance n.º 221/2016, of August 10, MOBI.E, S.A. declares that models **Jupiter V3**, all with the **firmware's version 1.3014.6**, from the equipment manufacturer **StarCharge**, successfully carried out compatibility and integration tests with the Mobi.E Network.

Observações (à atenção dos OPCs/DPCs):

Quando o StopTransactionOnInvalidID é definido como True, ele interrompe a sessão, mas deu o motivo errado no campo "Reason", este fabricante apenas irá vender para um CPO específico que está de acordo com esse valor embora não esteja totalmente de acordo com a implementação

Observations (for the attention of CPO/CPH):

When the StopTransactionOnInvalidID is set to true, it does stop the session but it gave the wrong reason on the field "Reason", this manufacturer will only sell to a specific CPO that is OK with this value not being totally OK with the implementation.



Direção Geral
de Energia e Geologia



MINISTÉRIO DA ECONOMIA

LICENÇA N.º 4

OPERAÇÃO DE PONTOS DE CARREGAMENTO PARA A MOBILIDADE ELÉTRICA

Nos termos do disposto nos artigos 14.º e 15.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, alterado pelo Decreto-Lei n.º 170/2012, de 1 de agosto e pelo Decreto-Lei n.º 90/2014, de 11 de junho e da Portaria n.º 241/2015, de 12 de agosto, é concedida Licença de Operação de Pontos de Carregamento (adiante designada por licença) ao operador:

EDP Comercial – Comercialização de Energia, S.A.

com sede na Praça Marquês de Pombal, 13, 1250-162 Lisboa, freguesia Coração de Jesus, concelho de Lisboa, com o número de identificação de pessoa colectiva 503504564, para o exercício da atividade de operação de pontos de carregamento de baterias de veículos eléctricos.

1. Atividade licenciada

A licença confere o direito ao exercício, no território nacional, das atividades de instalação, disponibilização, exploração e manutenção de pontos de carregamento de acesso público ou privativo de baterias de veículos eléctricos integrados na rede de mobilidade eléctrica.

O titular fica sujeito ao cumprimento o regime jurídico da Mobilidade eléctrica, nomeadamente ao direitos, obrigações e condições de exercício da atividade, revogação e caducidade aí previstos.

2. Duração da Licença

A presente Licença produz efeitos a partir de 30 de dezembro de 2015 e é atribuída pelo prazo de 10 (dez) anos, prorrogável, nos termos do disposto no número 2 do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 39/2010, de 26 de Abril, na sua atual redação.

Lisboa, 30 de dezembro de 2015

O Director Geral

Carlos Almeida

DECLARAÇÃO

Nome da entidade contribuinte EDP COMERCIAL -
COMERCIALIZAÇÃO DE ENERGIA, SA

Firma/Denominação EDP COMERCIAL -
COMERCIALIZAÇÃO DE ENERGIA, SA

N.º de Identificação de Segurança Social 20004132968

N.º de Identificação Fiscal 503504564

N.º da Declaração 064282166ASCD25

Data de emissão 2025-07-09

EDP COMERCIAL - COMERCIALIZAÇÃO DE ENERGIA, SA
AV 24 DE JULHO N 12
LISBOA
1249-300 LISBOA

Declaramos, que a entidade acima identificada tem a situação contributiva regularizada perante a
Segurança Social.

*Artigo 208.º do Código dos
Regimes Contributivos,
aprovado pela Lei n.º
110/2009, de 16 de
setembro na sua versão
atualizada*

Esta declaração não constitui comprovativo de pagamento de contribuições, nem de outros valores e
diz respeito à situação contributiva apurada até à data de emissão, não prejudicando o posterior
apuramento de dívidas.

*N.ºs 1 e 3 do artigo 82.º do
Decreto Regulamentar n.º
1-A/2011, de 3 de janeiro, na
sua versão atualizada*

A declaração é válida pelo prazo de **4 meses**, contado a partir da data de emissão.

*Artigo 84.º do Decreto
Regulamentar n.º 1-A/2011,
de 3 de janeiro, na sua
versão atualizada*

A Diretora da Unidade de
Contribuintes Estratégicos


Cláudia Martins

Elementos para verificação da autenticidade da
declaração:

Número de Identificação - 20004132968

Código de Verificação - Y85NCF34Z8BSM2K

Para verificar a autenticidade desta declaração aceda à
Segurança Social Direta em www.seg-social.pt e introduza o
Número de Identificação e o Código de Verificação acima
indicados.

Verifique se o documento obtido corresponde a esta
declaração.

CERTIDÃO

Maria Delfina Ramalhinho Gamanho, Chefe de Finanças, a exercer funções no Serviço de Finanças de LISBOA-3.

CERTIFICA, face aos elementos disponíveis no sistema informático da Autoridade Tributária e Aduaneira (AT), que o(a) contribuinte abaixo indicado(a) tem a sua situação tributária regularizada, nos termos do artigo 177º-A e/ou nºs 5 e 12 do artigo 169º, ambos do Código de Procedimento e de Processo Tributário (CPPT).

A presente certidão é válida por três meses e não constitui documento de quitação, nos termos dos nºs 4 e 6 do artigo 24º CPPT, respetivamente.

Por ser verdade e por ter sido solicitada, emite-se a presente certidão 24 de Junho de 2025.

IDENTIFICAÇÃO

NOME: EDP COMERCIAL - COMERCIALIZAÇÃO DE ENERGIA S A

NIF: 503504564

Elementos para validação

Nº Contribuinte: 503504564

Cód. Validação: WXYMMXHIAHH

O Chefe de Finanças,



(Maria Delfina Ramalhinho Gamanho)

DECLARAÇÃO

RESPONSABILIDADE CIVIL

Para os devidos efeitos vem a **Fidelidade – Companhia de Seguros, S.A.**, com sede no Largo do Calhariz, 30, 1249-001 Lisboa, declarar que o Tomador de seguro **EDP, S.A.**, tem em vigor nesta seguradora um seguro do ramo de Responsabilidade Civil, titulado pela apólice **RC65769664**, onde consta como segurado a **EDP Comercial Comercialização de Energia, SA**.

Nos termos das Condições Gerais, Especiais e Particulares, a Apólice garante a Responsabilidade Civil Extracontratual imputável aos Segurados por lesões corporais e/ou materiais, causadas a terceiros, derivadas de atos, falhas ou omissões ocorridas no exercício da sua atividade, nomeadamente:

- Trabalhos de construção civil
- Trabalhos eletromecânicos e elétricos
- Implementação de projetos variáveis de eficiência energética
- Instalações de compressores
- Construção de centrais fotovoltaicas
- Instalação de motores de alto rendimento
- Instalação de variadores eletrónicos de velocidade
- Instalação de iluminação eficiente
- Construção de postos de transformação
- Construção de Linhas BT, MT e AT
- Auditorias e certificações energéticas
- Atividade de Operadores de Postos de Carregamento
- Exploração de Centrais Fotovoltaicas
- Instalação, disponibilização, exploração e manutenção de pontos de carregamento de veículos elétricos



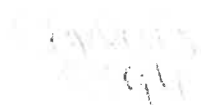
FIDELIDADE

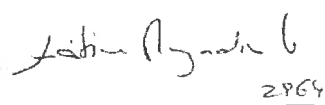
EMPRESAS

O período da vigência desta apólice é de 1 de Julho de 2025 a 30 de Junho de 2026, sendo o limite de indemnização seguro, por sinistro e período do seguro de € 5.000.000,00, para a garantia de Responsabilidade Civil Geral.

O âmbito Territorial é todo mundo excluindo USA/Canadá

Lisboa, 30 de Junho de 2025

 2864

 2864

ANEXO V
FORMULÁRIO

PROCEDIMENTO CONJUNTO DE CONCESSÃO DO DIREITO DE UTILIZAÇÃO PRIVATIVA DO DOMÍNIO PÚBLICO, PARA A INSTALAÇÃO DE PONTOS DE CARREGAMENTO DE BATERIAS DE VEÍCULOS ELÉTRICOS, EM LOCAIS PÚBLICOS DE ACESSO PÚBLICO EM 9 CONCELHOS INTEGRANTES DA REDE ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL

Nome/Firma: EDP Comercial-Comercialização de Energia, S.A

NIF/NIPC: 503504564

CC/BI: N.a Entidade Emissora: N.a Data de validade: N.a

Residência/Sede: Avenida 24 de Julho, Nº12 Freguesia: Misericórdia Concelho: Lisboa

Código Postal: 1249-300

Contatos telefónicos: (+351) 217 50 53 50 (fixo) (+351) 938 191 216 (móvel)

E-mail de contacto: PEDROSERGIO.VIEIRA@EDP.COM

☒ Para efeitos do presente pedido, autorizo a notificação via e-mail.

Depois de ter tomado conhecimento do procedimento, apresenta a sua candidatura para:

Procedimento conjunto de concessão do direito de utilização privativa do domínio público para a instalação de pontos de carregamento de baterias de veículos elétricos, em locais públicos de acesso público em 9 concelhos integrantes da rede aldeias históricas de Portugal, assinalando o valor proposto para a exploração da Rede de Pontos de carregamento abaixo assinalado(s):

Tipo de Posto de Carregamento	Valor Base ⁽¹⁾	Volume equipamentos	% volume anual de faturação ⁽²⁾	Proteção patrimonial cultural ⁽³⁾	Sustentabilidade e inovação nos equipamentos ⁽⁴⁾
PCS	0,039	11	12%	Sim	Não
PCR	0,119	8	12%	Sim	Não
PCUR	0,26	7	12%	Sim	Não

⁽¹⁾ O valor base máximo admitido para garantir o direito de uso privativo de espaço público para instalação de pontos de carregamento de baterias de veículos elétricos em local público de acesso público no que respeita ao custo por tempo de carregamento para o utilizador, medido em €/min (TC).

- (2) O valor proposto de atribuição de percentagem do volume anual de faturação a cada Município (VF).
- (3) Consultar o documento “EDPC_Memória Descritiva”, enquanto parte integrante da proposta, para informações adicionais sobre a proposta de intervenção tendo presente o facto da operação se realizar em zonamento com classificação patrimonial (PC)
- (4) fornecimento de sistemas que permitam a integração com a envolvente e sustentabilidade ambiental e responsabilidade na atualização dos equipamentos, quando atingida a obsolescência dos mesmos (IESA).

Mais declara que cada posto de carregamento semirrápido a colocar corresponde a 1 m² correspondente a 2 pontos de carregamento (i.e lugares de estacionamento) para viaturas elétricas, ocupando estes dois um total de 26 m².

Mais declara que cada posto de carregamento rápido a colocar corresponde a 2 m² correspondente a 2 pontos de carregamento (i.e lugares de estacionamento) para viaturas elétricas, ocupando estes dois um total de 26 m².

Mais declara que cada posto de carregamento ultrarrápido a colocar corresponde a 1,6 m² correspondente a 2 pontos de carregamento (i.e lugares de estacionamento) para viaturas elétricas, ocupando estes dois um total de 26 m².

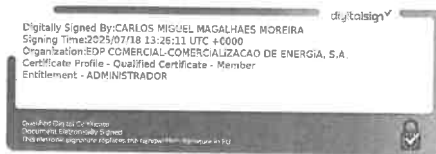
Junta para o efeito:

- i. Cópia do Cartão do Cidadão ou do Bilhete de Identidade e Cartão de Contribuinte e, no caso dos cidadãos estrangeiros, cópia de documento de identificação, acompanhada do consentimento do seu titular para a instrução da respetiva candidatura com os mesmos, no caso de apresentação de candidatura por via postal registada com aviso de receção sendo que a não apresentação dos documentos com o consentimento implica que a candidatura seja apresentada no atendimento, no prazo de candidatura, para conferência de identidade e legitimidade.
- ii. Cópia da certidão permanente de registo comercial devidamente atualizada ou fornecimento de código de acesso à mesma, quando se trate de sociedade comercial.
- iii. Cópia de licença de operador de pontos de carregamento de mobilidade elétrica, nos termos conjugados do Decreto-Lei n. 0 39/2010, de 26 de abril, na sua versão atual, e da Portaria n. 0 241/2015, de 12 de agosto.
- iv. Declarações de inexistência de dívida à Administração Fiscal e à Segurança Social.
- v. Memória descritiva do equipamento (posto) que se propõe instalar, cujo conteúdo deve também evidenciar a solução de embelezamento do lugar para efeitos de minoração do impacto visual que os equipamentos possam causar no ambiente Aldeia Histórica.
- vi. Maquetas e Modelos 3D dos equipamentos que se propõe instalar.
- vii. Declaração emitida pela entidade gestora da rede de mobilidade elétrica que, nos termos da legislação aplicável, comprova que os equipamentos a instalar constam da lista de validade para integração na rede MOBI.E.



Data: 18/07/2025

O Candidato,



Carlos Miguel Moreira
Administrador



Memória Descritiva

PROCEDIMENTO CONJUNTO DE CONCESSÃO DO DIREITO DE UTILIZAÇÃO PRIVATIVA DO DOMÍNIO PÚBLICO, PARA A INSTALAÇÃO DE PONTOS DE CARREGAMENTO DE BATERIAS DE VEÍCULOS ELÉTRICOS, EM LOCAIS PÚBLICOS DE ACESSO PÚBLICO EM 9 CONCELHOS INTEGRANTES DA REDE ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL

1. INTRODUÇÃO

A presente Memória Descritiva refere-se à descrição das características técnicas dos equipamentos a instalar no âmbito do Procedimento conjunto de concessão do direito de utilização privativa do domínio público, para a instalação de pontos de carregamento de baterias de veículos elétricos, em locais públicos de acesso público em 9 concelhos integrantes da rede aldeias históricas de Portugal.

Atendendo ao âmbito do presente procedimento de concurso, a EDP Comercial apresenta a sua melhor proposta para integração dos postos de carregamento com a área envolvente de cada Aldeia.

No âmbito dos serviços de instalação dos Postos de Carregamento, ao abrigo do presente procedimento, a EDP compromete-se a desenvolver todos os esforços para que a colocação dos Postos de Carregamento não interfira com a envolvente paisagística dos locais de instalação, respeitando a leitura do “conjunto” de cada Aldeia Histórica, nomeadamente através de:

- Utilização de Equipamentos Compactos, de dimensões reduzidas que se integrem facilmente no espaço urbano sem causar impacto visual significativo.
- Utilização de Cores Neutras e pouco vibrantes, no *branding* dos equipamentos, que se harmonizem com a paisagem e as características locais
- Utilização de Equipamentos com acabamentos discretos, de design simples e elegante, evitando formas que possam parecer fora de contexto.
- Integração dos Postos e Armários BTE, sempre que possível, com a vegetação existente (i.e. próximos a canteiros, arbustos ou outras áreas verdes), como forma de minimizar o impacto dos equipamentos e a integrá-los melhor no ambiente.

2. EQUIPAMENTOS E OUTROS MATERIAIS

Postos de Carregamento Semirápidos (PCSR)

O equipamento proposto, de menor potência, para carregamento público, é o carregador para veículos elétricos do modelo Eve Double Pro-line da marca Alfen. Este equipamento está de acordo com todas as especificações técnicas exigidas no Caderno de Encargos do concurso.



Figura 1: Carregador Eve Double Pro-line 2x22kVA.

Características técnicas do equipamento:

- Dois outputs do tipo T2 (IEC62196 Tipo-2), Mennekes, de 22kVA, 32A, 380V;
- Entrada de energia no equipamento feita por dois cabos trifásicos L1+L2 +L3, N, PE;
- Equipamento de fixação em pavimento, em maciço;
- Portinhola e espaço para colocação do contador do fornecedor de energia, na parte traseira do equipamento;
- Índice de proteção IP 54;
- Conectividade 3G, LAN ou Wi-Fi;
- Protocolo de Comunicação: OCPP 1.6 ou superior;
- Leitor RFID para autorização via Cartão RFID;
- Interface com o utilizador do tipo Ecrã de 7 polegadas e LEDs de indicação de estado;
- Equipamento com contador de energia certificado MID;
- Certificado para a rede da MOBI.E.

Qualquer detalhe adicional pode ser consultado na ficha técnica, no *Anexo 1* do presente documento.

O branding do equipamento é apresentado em documento independente, para consulta – “*Maqueta e Modelo 3D Alfen (PCSR)*”.

Atendendo às dificuldades de aprovisionamento vividas à data, no momento de adjudicação, poderá ser proposto o fornecimento de um equipamento de características equivalentes.

Posto de Carregamento Rápido (PCR)

O equipamento proposto, para carregamento público, nas aldeias em que é solicitada a instalação de dois equipamentos rápidos, é o carregador para veículos elétricos do modelo Jupiter 60 V3, da marca Star Charge. O carregador disponibiliza dois conectores em corrente DC, permitindo o carregamento de 2 viaturas em simultâneo, com uma potência máxima em DC de 60 kW. Este equipamento está de acordo com todas as especificações técnicas exigidas no Caderno de Encargos do concurso.



Figura 2: Carregador Star Charge, modelo Jupiter 60 V3.

Características técnicas do equipamento:

- Entrada de energia no equipamento a 400V em 3 fases;
- 3 conectores disponíveis: 2 em corrente DC e 1 em corrente AC:
 - 2 conectores CCS + 1 conector AC (22 kVA)
- Potência de entrada de 86 kVA
- Equipamento de fixação em pavimento;
- Índice de proteção IP 55, K10
- Conectividade Ethernet, 4G;
- Protocolo de Comunicação: OCPP 1.6 (J-SO);
- Leitor RFID para autorização via Cartão RFID;
- Interface com o utilizador do tipo Ecrã de 7 polegadas e LEDs de indicação de estado.
- Equipamento com contador de energia certificado MID;
- Certificado para a rede da MOBI.E.



Qualquer detalhe adicional pode ser consultado na ficha técnica, no *Anexo 2* do presente documento.

O branding do equipamento é apresentado em documento independente, para consulta – “*Maqueta e Modelo 3D Jupiter 60 (PCR)*”.

Atendendo às dificuldades de aprovisionamento vividas à data, no momento de adjudicação, poderá ser proposto o fornecimento de um equipamento de características equivalentes.

Posto de Carregamento Ultrarápido (PCUR)

O equipamento proposto para os postos de carregamento ultrarápidos, nas aldeias em que é solicitada a instalação de um equipamento rápido, é o carregador para veículos elétricos do modelo Titan 150 V3, da marca Star Charge. O carregador disponibiliza dois conectores e tem uma potência máxima em DC de 150 kW. Este equipamento está de acordo com as especificações técnicas exigidas no Caderno de Encargos do concurso.

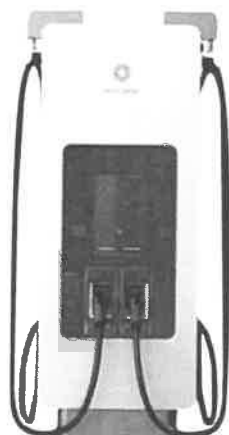


Figura 3: Carregador Titan 150 V3, da marca Star Charge

Características técnicas do equipamento:

- Entrada de energia no equipamento a 400V em 3 fases;
- 2 conectores disponíveis, em corrente DC:
 - 2 conectores CCS
- Potência de entrada de 163 kVA
- Equipamento de fixação em pavimento;
- Índice de proteção IP 55, K10
- Conectividade Ethernet, 4G;
- Protocolo de Comunicação: OCPP 1.6 (J-SON);
- Leitor RFID para autorização via Cartão RFID;
- Interface com o utilizador do tipo Ecrã de 7 polegadas e LEDs de indicação de estado;



- Equipamento com contador de energia certificado MID;
- Certificado para a rede da MOBI.E.

Qualquer detalhe adicional pode ser consultado na ficha técnica, no *Anexo 3* do presente documento.

O branding do equipamento é apresentado em documento independente, para consulta – “*Maqueta e Modelo 3D Titan 150 (PCUR)*”.

Atendendo às dificuldades de aprovisionamento vividas à data, no momento de adjudicação, poderá ser proposto o fornecimento de um equipamento de características equivalentes.

Tipo de Conectores

Pelas características dos equipamentos indicadas, nomeadamente dos Postos de Carregamento Rápidos e Ultrarrápidos, é do entendimento da EDP Comercial que atualmente existem opções de tomadas, em corrente contínua (CC) que são mais adequadas ao parque de veículos elétricos em Portugal e, conseqüentemente, às necessidades dos Municípios/Público em geral.

Para tirar um maior partido da potência de um carregador rápido, devem ser instalados equipamentos com duas tomadas DC que permitam carregamento simultâneo, e, de preferência, em que as duas sejam do tipo CCS. As tomadas CHAdeMO são apenas utilizadas por alguns modelos de veículos coreanos e japoneses, estando a ser descontinuadas e representando uma muito pequena parte do mercado. Entendendo que se deva garantir o carregamento a todo o tipo de veículos, a EDP Comercial propõe que a configuração dos equipamentos rápidos e ultrarrápidos a instalar seja de 2 tomadas CCS, em que seja possível carregamento simultâneo nas duas tomadas DC (CCS+CCS).

Desta forma, entende a EDP, que fica garantida uma melhor oferta para o município.

3. SINALIZAÇÃO

Sinalização Vertical

Colocação de sinais, em conformidade com o Regulamento de Sinalização de Trânsito – Decreto Regulamentar 6/2019, de 22 de outubro, designadamente nas suas características e colocação:

- i. H1a – Sinal de informação de estacionamento autorizado
- ii. Painel adicional 10d – indicador de aplicação a veículos elétricos em carga
- iii. Painel adicional indicativo do número de lugares de estacionamento para carregamento de veículos elétricos ou indicadores de início e ou fim do local regulamentado

Ver anexo 4, para exemplo de sinalização vertical.

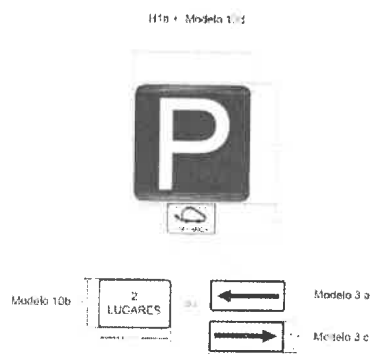


Figura 4: Esquema sinalização vertical

Sinalização Horizontal

Pintura de marcas rodoviárias, em conformidade com o Regulamento de Sinalização de Trânsito – Decreto Regulamentar 6/2019, de 22 de outubro, designadamente nas suas características e colocação:

- i. Linhas delimitadoras dos lugares de estacionamento, se aplicável
- ii. Símbolo de lugar reservada a veículos elétricos em carga

Ver Anexo 5, para exemplo prático.

Figura 5: Esquema sinalização horizontal

*Se necessário as linhas delimitadoras dos lugares podem ser fechadas



4. ANEXOS

Anexo 1: Ficha técnica do carregador Eve Double Pro-Line 2x22kVA

Eve Double Pro-line



General product specifications

Number of outlets	2	
Types of outlets	Type 2 socket, in accordance with C176219F 2 Type 2 socket shutters, in accordance with F0052195 2, ed 2 (Pro-line PR)	
Authentication methods	Plug & Charge ACID Charge card Direct J (Pro-line DC) Central system Third-party apps	
Status indication	Integrated in display	
Display	7" TFT color display Resolution: 600 x 400 pixels	
Supported power systems	TN-S, TN-C-S, TT, IT*	
Nominal output voltage (+/- 10%)	230V, 1-phase products 400V (3x230V), 3-phase products	
Maximum design current	17A per phase**	
Maximum design power	7.0kW, 1-phase products 22kW, 3-phase products	
Main switch	1 feeder cable 1-phase: 4F, 60A, 400V 3-phase: 6F, 60A, 400V	2 feeder cables 1-phase: 4F, 60A, 400V 3-phase: 6F, 60A, 400V
Cable diameters	Cable gland clamping range for 14-25.5mm cable thickness Cable range: without switch, large • 16mm ² per wire, 40kV (VDS) wire • Max. 60mm ² per wire, standard (VDS) wire with ferrules	
Contactors	Per-phase controllable relays Integrated per outlet, simultaneous activation on all phases Extra safety relay in series for emergency situations	
Overcurrent protection	Integrated in firmware, over current response scenarios 105% after 1.000 seconds 115% after 100 seconds 125% after 10 seconds 150% after 2 seconds	
Residual current protection	Per outlet integrated RCD 30mA Rated breaking capacity: 10kA	
Available in and outputs	Type B (All models, except Type A model*)	
	*Type A models (304451001, 304451002)	
	Integrated SRA OC fault current limiter Response time: 1-5 seconds	
	R45 (if the neutral is not) R11 (Active Load Balancing)	

REMARKS

* It is necessary to check whether the system in the power is with 3-phase charging, an additional impedance is required.
** When the output power exceeds the design current, use of a feeder cable with a larger cross-section is required.



+351 935 697 990 comercial@efimob.com

For EV charging stations: EV charging station - EV charging station

Eve Double Pro-line



Communication and protocols

Controller	NG320
Vehicle communication	Mode 3 for communication with EC 61001-1 ed. 3 (2017)
NFC card reader	ISO14443A/B, 13.56 MHz
	MIFARE Classic 3EMV, MIFARE M1, MIFARE DESFire (EV1/EV2)
	Maximum length: 7 bytes
Internet/networking possibilities	GPRS (2G)
	4G LTE Cat M1 (4G)
	Ethernet, AT
Supported mobile communication bands	2G: GPRS quad band 850/900/1800/1900 MHz
	4G: LTE Cat M1 bands 3, 8, 20
Communication protocol Central System	OCPP 1.5 (JSON)
	OCPP 1.5 (JSON) 2nd edition certified
	OCPP 2.0 (JSON)
Supported R15 protocols	OCPP
	TCPIP
Supported R11 protocols	DSMR 4.0-4.2 and SMETS 3 (R11) (new)
Modbus (Master)	TCPIP

Cyber security

SIM card	Mifare SM card (2G/4G)
	AFN username and password
Central System authentication	TLS 1.2 x509 2048/4096 bit root cert (Rate)
EVSE authentication	HTTP Basic authentication, with TLS (recommended) or without TLS
Remote console access (SSH, telnet)	Not supported
Diagnostic files	Protected: AES 128 bit
Firmware update files	Encrypted and digitally signed
	Protected: SHA256 hash (for TLS padding with 2048 RSA key)
	Signature: RSA public key 2048 bit
EVSE Internal Flash	AES 128 bit (erased when read)
Root certificate	Installed in the factory, update through signed Update Firmware file or remote via OCPP management system

Available memory

Tokens	Local: 10,000; EDP tokens (via the Backend)
	White list: approx. 1,000 tokens (local)
Transaction database	Approx. 2,500 transactions (of 4 bytes with 25 min. kWh metering values)
Logging for diagnostics	Approx. 45,000 lines

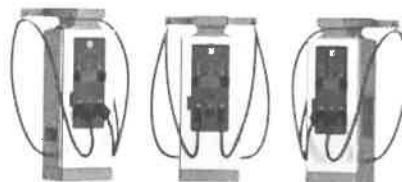
Anexo 2: Ficha técnica do carregador Star Charge, modelo Jupiter 60 V3.

Jupiter 60 V3



Main Features

- Support CCS2+CCS2+Type2 simultaneous charging.
- Equipped cable management system.
- Connect any backend based on OCPP 1.6J protocol.
- Robust all-weather enclosure for indoor and outdoor use.



Specifications

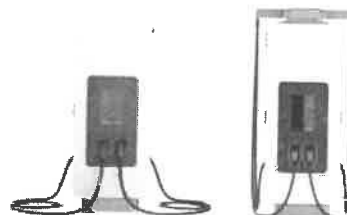
General Information	
Input Rating	400Vac±10%, 50/60Hz, L1+L2+L3+N+PE
Power Factor	>0.98 @ Full Load
Efficiency	≥94% @ Full Load (Peak)
Grid Type	TN-S, TN-C, TN-C-S, TT
Output Interface	Configuration 01: 2 x CCS2 + Type2 Socket(or French socket available) Configuration 02: CCS2 + CHAdeMO + Type2 Socket(or French socket available) Configuration 03: CCS2 + CCS2
Output Power	DC 60kW max. + AC 22kW max.
Output Voltage	CCS2: 200-1000Vdc, Type2: 400Vac±10%, CHAdeMO: 200Vdc-500Vdc
Output Current	CCS2: 200A max./connector, Type2: 32A max., CHAdeMO: 125A max./connector
Charging Mode	Support simultaneous charging for all connectors.
User Interface	
Display	7 inches touch screen
Support Language	English (Other languages available upon request)
Button and Switch	Emergency button
User Authentication	RFID card, App, Credit card (optional)
RFID Reader	ISO/IEC 14443 A/B, ISO/IEC 18092, IEC/ISO 15693
Communication	
Network Interface	4G, Wi-Fi, Ethernet
Protocol (EVSE&Backend)	OCPP1.6J
Protocol (EVSE&EV)	DIN 70121, ISO 15118
Environmental	
Operating Temperature	-30 to 50 °C
Storage Temperature	-40 to 70 °C
Humidity	5% to 95% no condensation
Altitude	≤2000m above sea level
Mechanical	
IP Rating	IP55
IK Rating	IK10
Cooling	Forced Air
Charging Cable Length	5m
Dimensions (HxWxD)	1894x1050x710mm (including cable management system) 1650x700x457mm (excluding cable management system, cable management system is optional)
Weight*	Approx. 230kg (excluding power modules)
Installation	Ground mounting
Certification and standards	
Standards and compliance	IEC 61851-1, IEC 61851-21-2, IEC 61851-23, LVDT 2014/35/EU, RED 2014/53/EU
Certification	CE, CB, UKCA

*Net Weight is for reference only, please consult the manual.

Anexo 3: Ficha técnica do carregador Star Charge, modelo Titan 150 V3

Main Features

- 200-1000Vdc wide output voltage range.
- Flexible configuration, CCS2 and CHAdeMO optional.
- Cable management system (Optional) and ADA compliance.
- Connect to any backend based on OCPP 1.6j protocol.
- Equipped with payment terminal.



Specifications

General Information	
Input Rating	400Vacc ±10%, 3 phases, 50/60Hz, L1+L2+L3+N+PE (No neutral line for IT system)
Power Factor	≥0.98 @ Full Load
Efficiency	≥94% @ Full Load (Peak)
Grid Type	TN-S, TN-C, TN-C-S, TT, IT
Output Interface	CCS2+CCS2 or CCS2+CHAdeMO
Output Power	CCS2: 180kW max. (150kW max. & 120kW max. are optional) CHAdeMO: 62.5kW max.
Output Voltage	CCS2: 200-1000Vdc, CHAdeMO: 200-500Vdc
Output Current	CCS2: 300A max., CHAdeMO: 125A max.
User Interface	
Display	10.4 inches touch screen
Support Language	Simplified Chinese, English (Other languages available upon request)
Button and Switch	Emergency button
User Authentication	RFID card, App, Credit card (optional)
RFID Reader	ISO/IEC 14443 A/B, ISO/IEC 18092, IEC/ISO 15693
Communication	
Network Interface	4G, Wifi, Ethernet
Protocol (EVSE&Backend)	OCPP 1.6j
Protocol (EVSE&EV)	DIN70121, ISO 15118
Environmental	
Operating Temperature	-30°C to 50°C
Storage Temperature	-40°C to 70°C
Humidity	5% to 95% no condensation
Altitude	≤2000m above sea level
Mechanical	
IP Rating	IP55
IK Rating	IK10
Cooling	Forced Air
Charging Cable Length	5m or 7m (optional)
Operating Range with Cable Management System	5m cable @ approx. 3m operating range (cable will not touch ground) 7m cable @ approx. 5m operating range (1.2m cable will be on ground)
Dimensions (WxHxD)	800*2050*750mm (without connector holder and cable management system)
Weight	Approx. 395kg (excluding power modules)
Installation	Ground mounting
Certification and standards	
Standards and compliance	IEC 61851-1, IEC 61851-21-2, IEC 61851-23, LVD 2014/35/EU, RED 2014/53/EU
Certification	CE

1) Cable Management System is optional

2) Cable Management System is optional

Anexo 4: Exemplo prático sinalização vertical

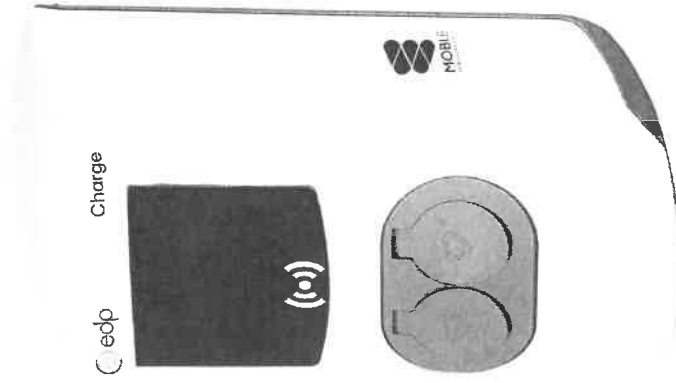
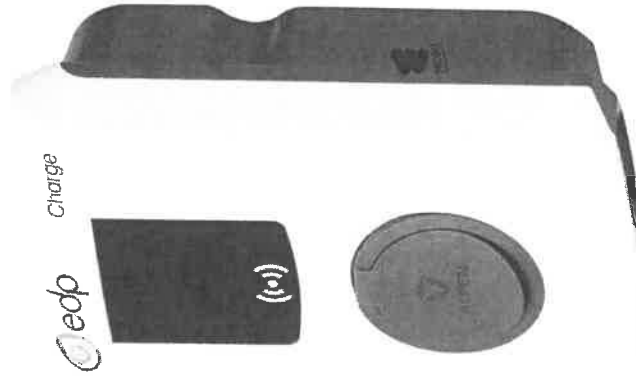
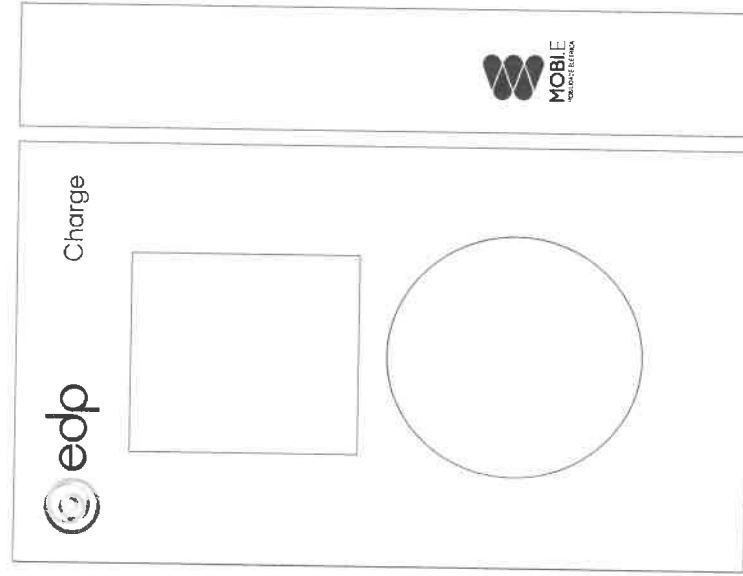


Anexo 5: Exemplo prático sinalização horizontal



Alfen Single

Alfen Double

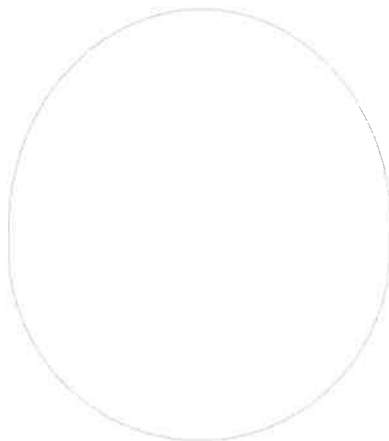
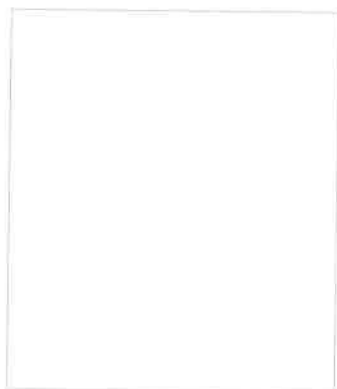


Alfen Single



edp

Charge



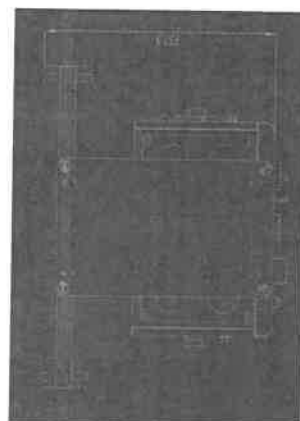
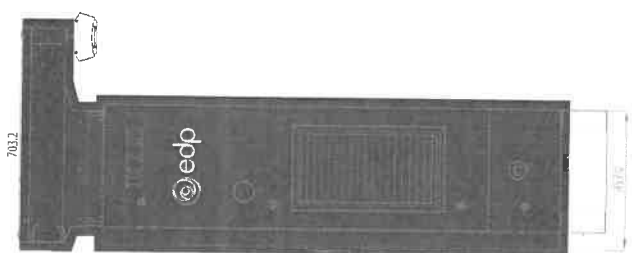
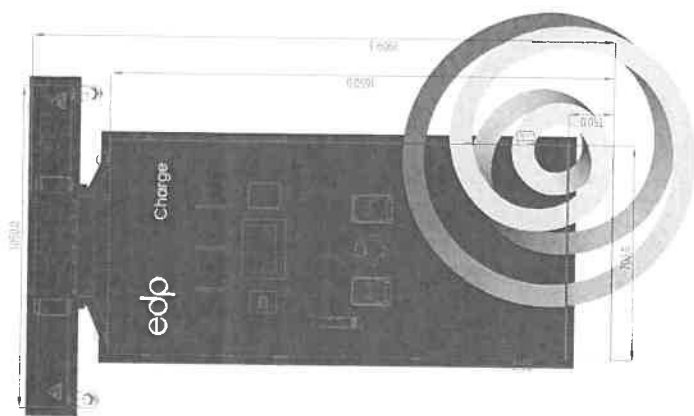
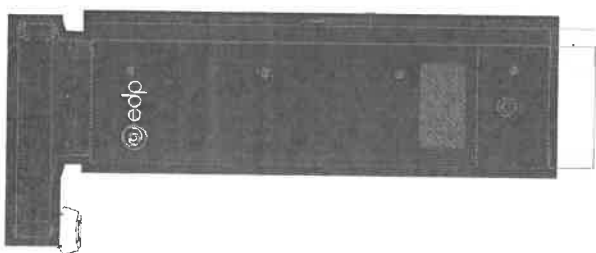
MOBI.E
MOBILIDADE ELÉTRICA

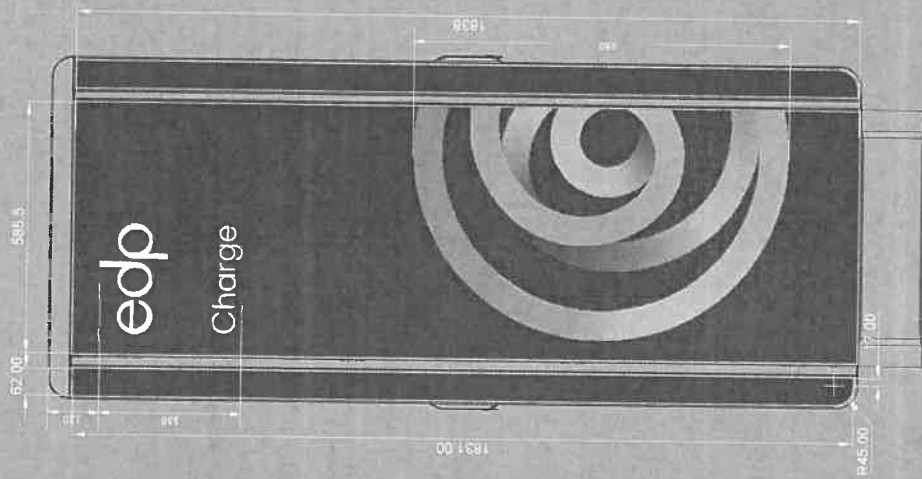
Alfen Double



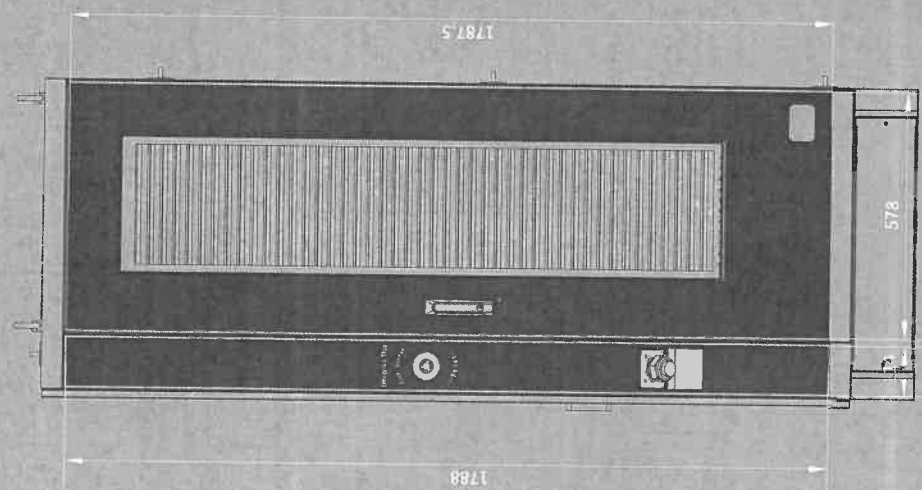
Charge



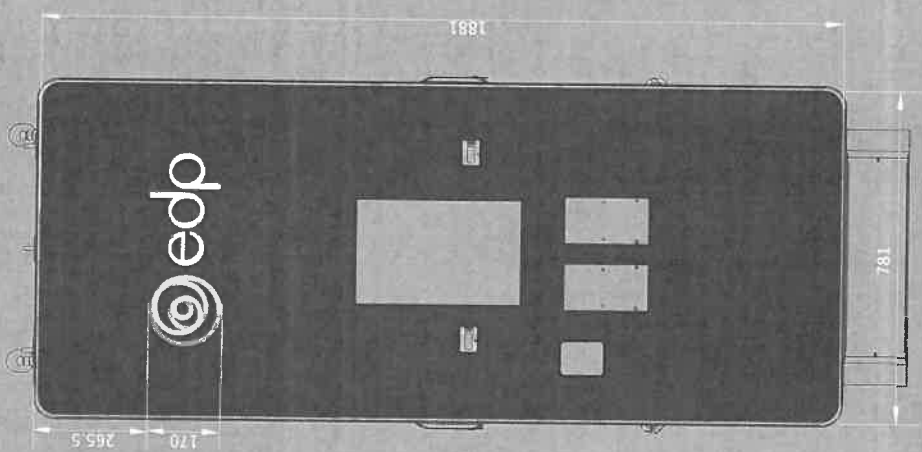




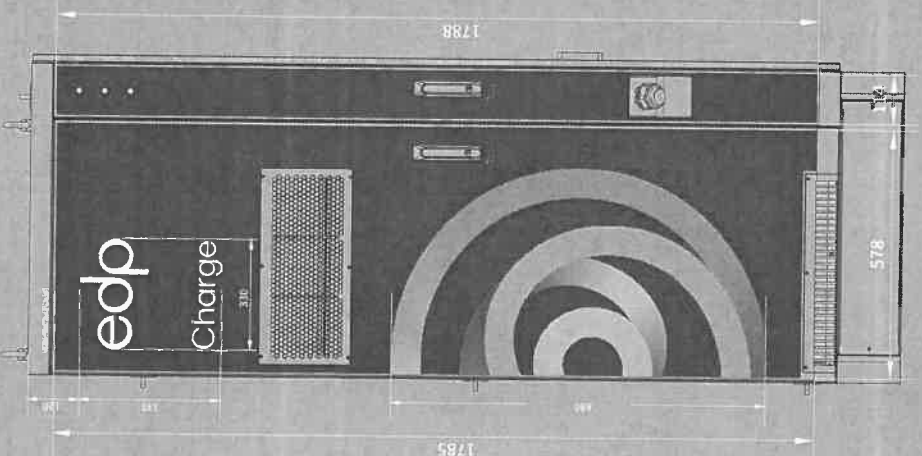
BACK ELEVATION



RIGHT HAND ELEVATION



FRONT ELEVATION



LEFT HAND ELEVATION

COLOR USAGE



此為 EDP 產品之規格圖，所有尺寸均以 mm 為單位，如有需要，請洽 EDP。
 1. 圖中所有尺寸均以 mm 為單位，如有需要，請洽 EDP。
 3. 日期: 2023/05/06



Plano de Instalação

PROCEDIMENTO CONJUNTO DE CONCESSÃO DO DIREITO DE UTILIZAÇÃO PRIVATIVA DO DOMÍNIO PÚBLICO, PARA A INSTALAÇÃO DE PONTOS DE CARREGAMENTO DE BATERIAS DE VEÍCULOS ELÉTRICOS, EM LOCAIS PÚBLICOS DE ACESSO PÚBLICO EM 9 CONCELHOS INTEGRANTES DA REDE ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL

1. INTRODUÇÃO

O presente documento refere-se à descrição e planeamento semanal das atividades para instalação dos Postos de Carregamento de Veículos Elétricos objeto do procedimento para concessão do direito de utilização privativa do domínio público nas 11 Aldeias Históricas de Portugal, para a instalação, manutenção e exploração de 52 (cinquenta e dois) pontos de Carregamento de Veículos Elétricos, correspondentes a 26 postos de carregamento elétricos, sendo 11 equipamentos semirrápidos, 8 equipamentos rápidos (PCR) e 7 equipamentos ultrarrápidos (PCUR).

O planeamento apresentado considera um prazo máximo de 90 dias, após a outorga da licença, para início da instalação dos equipamentos, e de 90 dias seguidos, após início da instalação, para a entrada em exploração dos equipamentos.

Atendendo ao âmbito do presente procedimento, a EDP Comercial apresenta a sua melhor proposta para fornecimento, instalação e operação de pontos de carregamento para uso público, cujos detalhes podem ser consultados no documento “EDPC_Anexo V”, também parte integrante da proposta apresentada.

2. CRONOGRAMA DE INSTALAÇÃO

Tarefas	Mês 0				Mês 1				Mês 2				Mês 3				Mês 4				Mês 5				Mês 6			
	S 1	S 2	S 3	S 4	S 1	S 2	S 3	S 4	S 1	S 2	S 3	S 4	S 1	S 2	S 3	S 4	S 1	S 2	S 3	S 4	S 1	S 2	S 3	S 4	S 1	S 2	S 3	S 4
Assinatura do contrato																												
Preparação e envio da solução técnica																												
Aprovação formal da solução técnica apresentada																												
Visita Técnica (<i>Site survey</i>)																												
Emissão de Licença de ocupação do espaço público																												
Licenciamento - Pedido de Ligação à Rede																												
Licenciamento Camarário - OVP																												
Projeto + Orçamentação																												
Aprovisionamento de materiais																												
Execução de Ramais Públicos BTE																												
Instalação dos PCVE																												
Inspeção aos PCVE																												
Comissionamento Mobi.E																												

Importa sublinhar que, no cronograma supra apresentado, a EDP Comercial considerou um prazo de 70 (setenta) dias para o Pedido de Ligação à Rede, considerando dias corridos, não sendo estes prazos controláveis pela EDP Comercial, mas sim da responsabilidade da E-Redes. Adicionalmente, foram estimados 77 (setenta e sete) dias para a E-Redes construir o ramal público e, depois de instalado o posto de carregamento, para concluir a ligação à rede. Estes prazos, naturalmente são estimativas não vinculativas dado que são da responsabilidade de entidades terceiras que têm os seus prazos administrativos de resposta e dos quais não nos podemos responsabilizar.

Legenda:



EDP Comercial



Municípios (tempos estimados, não vinculativos por se tratarem de entidades terceiras)



E-Redes (tempos estimados, não vinculativos por se tratarem de entidades terceiras)



EIIE/DGEG (tempos estimados, não vinculativos por se tratarem de entidades terceiras)

ANEXO III – Pedido de Esclarecimentos e Respostas

PROCEDIMENTO CONJUNTO DE CONCESSÃO DO DIREITO DE UTILIZAÇÃO PRIVATIVA DO DOMÍNIO PÚBLICO DOS MUNICÍPIOS DE ALMEIDA, BELMONTE, CELORICO DA BEIRA, FIGUEIRA DE CASTELO RODRIGO, FUNDÃO, IDANHA-A-NOVA, MÊDA, SABUGAL E TRANCOSO, INTEGRANTES DA REDE ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL, PARA A INSTALAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DE PONTOS DE CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

Exmos. Senhores,

DTE, INSTALAÇÕES ESPECIAIS, S.A., interessada no anúncio de procedimento acima mencionado, vem por este meio apresentar o seguinte pedido de esclarecimentos:

1. Na alínea a) do número 2 - OBJETO, é mencionada a “instalação, manutenção e exploração de 11 (onze) Pontos de Carregamento de Veículos Elétricos”. O termo ponto de carregamento está associado a cada tomada disponível no posto de carregamento, neste sentido é do entendimento da interessada que queriam referir 11 locais para a instalação de postos de carregamento e não de 11 pontos. Confirma-se o entendimento?

2. Na alínea a) do número 10 - CONTRAPARTIDA FINANCEIRA, é referida “uma renda anual no valor mínimo de 1.000,00€ (mil euros), por cada ponto de carregamento instalado nesse município”. É do entendimento da interessada que os 1.000,00€ (mil euros) anuais são referentes a cada posto de carregamento. Confirma-se o entendimento?

3. No ponto 2 do número 11 - CRITÉRIO DE ADJUDICAÇÃO, os valores referentes ao PCUR são praticamente iguais aos valores do PCR. Solicita-se a atualização dos valores a cobrar para os PCUR.

4. A maioria dos postos de carregamento rápidos e ultrarrápidos ligados à rede móvel possuem uma tarifa em €/kWh. É possível também praticar uma tarifa €/kWh tendo em conta a seguinte fórmula de conversão:

$$VMAX_{Elect.} = \frac{VMAX_{tempo} \times 60}{Pot_{tom.}}$$

$VMAX_{Elect.}$ – Valor máximo da remuneração devida pela utilização de ponto de carregamento (em €/kWh)

$VMAX_{tempo}$ – Valor máximo da remuneração devida pela utilização de ponto de carregamento (em €/min)

$Pot_{tom.}$ – Potência disponível em cada tomada (em kVA)

5. Na alínea a) do número 19 - RISCO E LIMITAÇÕES DO CONTRATO, são mencionadas as aldeias de Castelo Mendo e Sortelha como não tendo parques de estacionamento formais. É do entendimento da interessada que só estas duas aldeias não possuem parques de estacionamento. Confirma-se o entendimento?

6. Nos pontos 5 e 6 do número 20 - OBRIGAÇÕES DO ADJUDICATÁRIO, é referido a instalação de equipamentos no âmbito da



Sustentabilidade Ambiental. É do entendimento da interessada que se está a referir ao fornecimento de um dashboard (Smartcity) para Recolha e Gestão da Informação. Confirma-se o entendimento?

7. No equipamento técnico do ANEXO I – LOCALIZAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS, é mencionado 3 tomadas CC $\geq 50\text{kW}$. É do entendimento da interessada que se queriam referir a duas tomadas CC $\geq 50\text{kW}$ e uma tomada CA. Confirma-se o entendimento?

8. Para as localizações apresentadas foram efetuados pedidos de condição de ligação à rede elétrica? Na eventualidade de não haver potência disponível para a localização em causa é possível ajustar a mesma?

9. São referidos lugares para uso geral e para residentes. Os postos de carregamento estando em lugares de estacionamento de acesso ao público têm de estar obrigatoriamente ligados à entidade gestora da mobilidade elétrica (mobi.e). Neste sentido não temos como reservar os postos de carregamento só para moradores.

10. No ANEXO II – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS, para o posto de carregamento rápido são solicitadas 3 tomadas, duas tomadas em CC (CHAdEMO + CCS2) e uma CA. No entendimento da interessada a tomada CA não faz sentido neste posto porque nos lugares de estacionamento adjacentes já existe um posto de carregamento com tomadas CA. Neste sentido a interessada questiona se é possível apresentar uma solução só com duas tomadas CC?

11. No ANEXO II – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS, está a ser solicitado que o posto tenha um display no mínimo de 15", contudo não existem postos de carregamento semirrápidos que possuam um display com essas dimensões. Pode ser proposto para os postos de carregamento semirrápidos um display de 7"?

12. As tomadas CHAdEMO são apenas utilizadas por alguns modelos de veículos coreanos e japoneses, estando as mesmas a serem descontinuadas e substituídas pelas tomadas CCS2 nos modelos mais recentes. Neste sentido a interessada questiona se pode propor um posto de carregamento com duas tomadas CCS2?

13. A interessada questiona que tipo de marcação horizontal é pretendida?

Braga, 07 de julho de 2025

**RICARDO
NUNO SOARES
DE CARVALHO**

Assinado de forma
digital por RICARDO
NUNO SOARES DE
CARVALHO
Dados: 2025.07.07
18:38:23 +01'00'

EDITAL

PROCEDIMENTO CONJUNTO DE CONCESSÃO DO DIREITO DE UTILIZAÇÃO PRIVATIVA DO DOMÍNIO PÚBLICO DOS MUNICÍPIOS DE ALMEIDA, BELMONTE, CELORICO DA BEIRA, FIGUEIRA DE CASTELO RODRIGO, FUNDÃO, IDANHA-A-NOVA, MÊDA, SABUGAL E TRANCOSO, INTEGRANTES DA REDE ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL, PARA A INSTALAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DE PONTOS DE CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

RESPOSTA AO PEDIDO DE ESCLARECIMENTOS,

Em virtude do pedido de esclarecimentos solicitados pela ALTE Instalações, infra se dispõe a resposta às respetivas questões:

Questão 1

Resposta:

Sim, o edital refere 11 (onze) locais, ou pontos, sublinhando que ponto significa também local específico, correspondentes a 11 Aldeias Históricas de Portugal nos quais se pretende a instalação de postos de carregamento.

Questão 2

Resposta:

Na alínea 10, a) é referido que a interessada apresentará um valor base de 1.000€ (mil euros), nunca inferior, por cada ponto de carregamento, ou seja, por cada uma das 11 Aldeias Históricas, equivalente a 11 pontos de carregamento, podendo a interessada apresentar um valor superior.

Questão 3

Resposta:

Pese à escassa diferença entre ambos, devem ser mantidos os valores de referência presentes no Edital para os Pontos de Carregamento Rápidos e Ultrarrápidos, critérios que veiculam o respetivo cálculo para avaliação global da proposta.

Questão 4

Resposta:

Nos termos do presente Edital esclarece-se que o critério de adjudicação previsto determina, expressamente, que o custo para o utilizador final deve ser apresentado em €/min, por tipo de

posto de carregamento (semirrápido, rápido, ultrarrápido), sendo este o parâmetro que vincula o adjudicatário. A eventual prática de um tarifário em €/kWh é admissível na prática comercial, desde que:

- Respeite o valor máximo indicado na proposta apresentada em €/min;
- Garanta a equivalência do custo global para o utilizador, considerando a potência efetiva de carregamento.

A fórmula sugerida pode ser utilizada como referência técnica interna, mas não substitui nem altera, os termos de apresentação e avaliação definidos no Edital.

Questão 5

Resposta:

Confirmamos a interpretação realizada, apenas as Aldeias Históricas de Castelo Mendo e Sortelha ainda não habilitaram os lugares de estacionamento vocacionados à mobilidade elétrica.

Questão 6

Resposta:

A referência à Diretiva 2008/50/CE no presente Edital (20.5) remete para o conjunto de medidas e instrumentos legais existentes, transposto na legislação portuguesa através do Decreto-Lei n.º 102/2010, mais tarde atualizado e ajustado pelo Decreto-Lei n.º 43/2015, enquadra esta ação como medida preventiva e de controlo dos níveis de poluição atmosférica à qual também devem obedecer os equipamentos a serem implementados, estabelecendo medidas para evitar que os níveis de poluição ultrapassem os limites estabelecidos.

Relativamente ao ponto 20.6. apenas se dá indicação que a localização final dos equipamentos, caso venha a sofrer algum ajustamento, será sempre e previamente aprovada pelos respetivos municípios e pela AHP-DT.

Questão 7

Resposta:

No presente edital são referidos equipamentos com 3 tomadas CC $\geq 50\text{kW}$ em cada um dos postos de carregamento rápido (ou ultrarrápido), tomadas associadas a carregadores de corrente contínua com capacidade de fornecer, pelo menos, 50 quilowatts de potência, permitindo assim a carga simultânea de 2 viaturas.

Questão 8

Resposta:

Não, não foram oficialmente efetuados pedidos de condição de ligação à rede elétrica. Relativamente à segunda questão sim, é possível ajustar desde que devidamente e formalmente justificado.

Questão 9

Resposta:

No presente Edital solicitamos propostas para integrar Postos de Carregamento que possam permitir o fornecimento de energia para residentes, sendo da responsabilidade dos municípios e da AHP-DT as soluções de acesso ou restrição dos residentes ao Posto de Carregamento. Por outro lado, estes postos de carregamento estão diretamente relacionados com o processo de criação das comunidades de autoconsumo coletivo, infraestruturas que deverão assegurar o fornecimento destes Postos de Carregamento. Enquanto estas comunidades de autoconsumo não estiverem em pleno funcionamento, é aceitável que estes Postos de Carregamento integrem a rede mobi.e como é exigido e enquadrado no Regulamento da Mobilidade Elétrica (ERSE), pelo que se admite esta proposta na resposta do interessado.

Questão 10

Resposta:

Sim é possível.

Questão 11

Resposta:

Sim, aceitamos a sugestão, todavia, devem anexar elementos comprobatórios relativos à inexistência no mercado da solução que cumpra este requisito.

Questão 12

Resposta:

Preferencialmente devem atender aos tipos de tomadas identificados no anexo II. Todavia, e atendendo que competirá à Comissão a análise das respetivas propostas, devem introduzir argumentário que respalde a vossa sugestão, não obstante, devem inscrever a resposta em conformidade com o disposto no anexo.

Questão 13

Resposta:

Não existindo um regulamento rodoviário único que defina exatamente como deve ser a marca horizontal oficial para Veículos Elétricos em carregamento obedece, genericamente, aos princípios para zonas de estacionamento reservado consagrado no Regulamento de Sinalização do Trânsito (RST) mas, acima de tudo, a boas práticas assumidas pelos respetivos Municípios e em particular pela AHP-DT, pelo que se aceitam para análise as propostas do interessado.

Belmonte, 10 de julho de 2025

O representante legal do Presidente da Comissão: Carlos Manuel Fonseca Ascensão

Cargo/função: Presidente da Direção da Aldeias Históricas de Portugal – Associação de Desenvolvimento Turístico (AHP-ADT).

Assinatura: [Assinatura Qualificada] Carlos Manuel da Fonseca Ascensão
Assinado de forma digital por [Assinatura Qualificada] Carlos Manuel da Fonseca Ascensão
Dados: 2025.07.11 12:46:00 +01'00'



“PROCEDIMENTO CONJUNTO DE CONCESSÃO DO DIREITO DE UTILIZAÇÃO PRIVATIVA DO DOMÍNIO PÚBLICO DOS MUNICÍPIOS DE ALMEIDA, BELMONTE, CELORICO DA BEIRA, FIGUEIRA DE CASTELO RODRIGO, FUNDÃO, IDANHA-A-NOVA, MÊDA, SABUGAL E TRANCOSO, INTEGRANTES DA REDE ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL, PARA A INSTALAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DE PONTOS DE CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS”

ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL – ASSOCIAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO

PEDIDO DE ESCLARECIMENTOS

1. Nº 1

- 1.1. Questiona a interessada se a atribuição do direito de concessão do direito de utilização privativa do Domínio Público, será atribuída, para as 11 aldeias, a uma única entidade, ou se, alternativamente, os direitos de concessão poderão ser atribuídos a diferentes entidades, por serem atribuídos localização a localização, com base na proposta apresentada por cada entidade para cada aldeia.

2. Nº 2

- 2.1. É do entendimento da interessada que "Postos de Carregamento" ou "PCVE" se refere ao equipamento propriamente dito e que "Pontos de carregamento", de acordo com o Regulamento da Mobilidade Elétrica (RME), se refere ao terminal da rede de mobilidade elétrica para ligação de um veículo elétrico à infraestrutura dedicada exclusivamente ao carregamento de baterias de veículos elétricos. Assim sendo, entende a interessada que quando a entidade adjudicante se refere a "11 (onze) Pontos de Carregamento de Veículos Elétricos (PCVE)", esta se pretende referir a 11 localizações. Solicita-se confirmação do entendimento.

- 2.2. Adicionalmente, e com base na informação em Anexo I, é do entendimento da interessada que o objeto do presente procedimento são 26 equipamentos e 52 lugares de estacionamento dedicados à Mobilidade. Solicita-se confirmação do entendimento. Em caso de não se confirmar o entendimento, solicita-se clarificação do cálculo utilizado para contabilização dos referidos 42 lugares de estacionamento.

3. Nº 8

- 3.1. Alínea b): Questiona a interessada se deve ser apresentada uma proposta única, para todas as localizações/municípios, ou se devem ser apresentadas propostas separadas e independentes, para cada um dos Municípios.

4. Nº 9

- 4.1. Alínea a): A interessada questiona se a memória descritiva pode ser substituída pela ficha técnica dos equipamentos a instalar. Em caso negativo, a interessada solicita que sejam indicados os elementos necessários a constar neste documento. Adicionalmente, a interessada questiona o que é que a Concedente entende por "integração paisagística", no âmbito da Memória descritiva. A interessada solicita que sejam indicados os elementos necessários a constar neste documento.
- 4.2. Alínea a): A exigência de distinguir entre equipamentos destinados a residentes e ao público em geral não é possível. Os equipamentos são ligados à rede pública, neste caso a Mobi.e, pelo que ficam disponíveis para todos os utilizadores que dispõem de cartões CEME como forma de ativação do posto. Não sendo por isso possível de fazer a distinção de residentes e público em geral. Assim, sugere a interessada que se altere este ponto do Procedimento, não distinguindo equipamentos para utilização de residente e público geral.
- 4.3. Alínea a): É do entendimento da interessada que a Concessionária poderá não ser tomadora de seguros em nome próprio exclusivos para a sua atividade de OPC. Solicita-se o esclarecimento se será igualmente admissível a apresentação de uma declaração da seguradora em como existem os seguros de responsabilidade civil nos quais a adjudicatária é segurada, em alternativa à apresentação das apólices de seguro.
- 4.4. Alínea b): É do entendimento da interessada que é admitida a apresentação de documentos técnicos (fichas de características e catálogos técnicos) redigidos em língua inglesa. Solicita-se confirmação deste entendimento.
- 4.5. Alínea e): A interessada solicita que sejam indicados quais os elementos e informação necessários a constar do Projeto de Instalação solicitado.

5. Nº 10

- 5.1. Alínea a): É do entendimento da interessada que, pela atribuição do direito de uso privativo de domínio público para instalação de pontos de carregamento de baterias de veículos elétricos, a concessionária deve pagar 1.000,00€ (mil euros) a cada município, por localização/ aldeia, e por ano, independentemente do número de lugares de estacionamento dedicados à Mobilidade e tomadas de carregamento instaladas. Assim, se for atribuído à Concessionária o direito de uso privativo de domínio público para instalação de pontos de carregamento nas 11 Aldeias, esta deverá pagar um total de 11.000,00€, ao conjunto de Municípios. Solicita-se confirmação do entendimento.
- 5.2. Alínea a): É do entendimento da interessada que quando a concedente se refere ao "preço arrecadado pelo operador de pontos de carregamento junto do comercializador de energia elétrica" este pretende referir-se ao valor arrecadado pela utilização do Posto de Carregamento. Desde logo, importa ter presente que a receita obtida pelo operador do ponto de carregamento (OPC) é apenas o preço que cobra pela utilização do ponto de carregamento, que não inclui o preço da própria energia utilizada no carregamento (o preço da energia elétrica que é carregada no

veículo elétrico é uma receita auferida pelo comercializador de energia para a mobilidade, mas não pelo operador do ponto de carregamento). Solicita-se confirmação do entendimento.

Deste modo, de acordo com o atual Decreto de Lei, é do entendimento da interessada que a remuneração pela atribuição do direito de uso privativo de domínio público para instalação de pontos de carregamento, diz respeito à receita que resulte da aplicação e cobrança da Tarifa OPC, deduzida de outros custos que a interessada, na qualidade de OPC, tenha de entregar, nomeadamente, a tarifa da EGME, IVA, IEC e quaisquer tributos que, nos termos da legislação e regulamentação aplicáveis, sejam devidos pelo OPC. Solicita-se confirmação do entendimento.

5.3. Alínea b): É do entendimento da interessada que o prazo de 25 (vinte e cinco) dias para a entrega dos valores referentes a cada quadrimestre ao concedente, não é compatível com os prazos cumpridos pela Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica (Mobi.E), responsável pelo envio da informação. Neste sentido, para que o Concessionário possa cumprir todas as obrigações associadas à remuneração pela utilização de Ponto de carregamento, deve a redação destes números prever um prazo não inferior a 30 (trinta) dias, a contar da data em que a informação é partilhada com a Concessionária, por parte da Mobi.E.

6. Nº 11

6.1. Ponto 2): A interessada esclarece que é prática de mercado existirem várias tipologias de tarifas - euro/minuto; euro/kWh; euro/ativação. Assim sendo, é do entendimento da interessada que pode ser aplicada uma metodologia de cobrança de remuneração híbrida, que passe pela combinação das 3 (três) tarifas: €/kWh, €/minuto e €/ativação, para o mesmo carregamento, desde que garanta que a tarifa média em euro/minuto (€/min), por si indicada em sede de proposta, equivale à tarifa efetivamente cobrada. Solicita-se confirmação do entendimento.

6.2. Ponto 2): De acordo com o Regulamento (UE) 2023/1804 do Parlamento Europeu e do Conselho, é obrigatório a disponibilização de opções de carregamento ad hoc nos pontos de carregamento, permitindo aos utilizadores carregar os seus veículos sem necessidade de contratos prévios com um comercializador de energia. Ou seja, os postos de carregamento devem aceitar que qualquer utilizador carregue o seu veículo, sem ser cliente de um operador específico, utilizando cartões de crédito, aplicações móveis ou cartões RFID. Assim, a preço pago pelos utilizadores que optam pelo carregamento ad hoc inclui os custos da energia, tarifa OPC, TAR, taxas EGME, IEC e IVA.

Por este motivo, é do entendimento da interessada que os valores a considerar em sede de proposta, e para o cálculo da componente "TC" do Critério de Adjudicação, dizem respeito apenas à tarifa OPC a aplicar pela Concessionária nos carregamentos efetuados com cartão CEME, em que as componentes de energia, EGME, IEC e IVA são faturadas, em separado, pelo comercializador de eletricidade com o qual o utilizador estabeleceu contrato. Solicita-se confirmação do entendimento.

6.3. Ponto 2): Em Portugal, os pontos de carregamento ultrarrápidos da rede Mobi.E são definidos como aqueles com potência igual ou superior a 150 kW. No entanto, é do entendimento da interessada que os valores apresentados pela Concedente, para equipamentos com potência superior a 150kW, não estão em linha com os valores praticados no mercado, impossibilitando, inclusive, a rentabilização do investimento em equipamentos desta tipologia, num prazo de 10 anos.

Note-se que, para PCUR, os preços podem variar entre 0,30€/min e 0,50€/min, ou até mais, dependendo do local e da empresa fornecedora. Assim sendo, sugere a interessada que os valores considerados para o cálculo do critério de avaliação "TC", na componente dos PCUR, sejam revistos em alta.

6.4. Ponto 3): No que respeita à integração com a área envolvente de cada Aldeia, para o cálculo da componente "PC" do Critério de Adjudicação, considera a interessada que é suficiente para a obtenção da totalidade dos Pontos (150 pontos) a verificação dos seguintes elementos nos Postos de Carregamento:

- Utilização de Equipamentos Compactos, de dimensões reduzidas que se integrem facilmente no espaço urbano sem causar impacto visual significativo.
- Utilização de Cores Neutras e pouco vibrantes, no *branding* dos equipamentos, que se harmonizem com a paisagem e as características locais
- Utilização de Equipamentos com acabamentos discretos, de design simples e elegante, evitando formas que possam parecer fora de contexto.
- Integração dos Postos e Armários BTE com a vegetação existente (i.e. próximos a canteiros, arbustos ou outras áreas verdes), como forma de minimizar o impacto dos equipamentos e a integrá-los melhor no ambiente.

Solicita-se confirmação do entendimento.

6.5. Ponto 3): Tendo este procedimento como principal objetivo a atribuição de licenças de utilização privativa do domínio público para a instalação de pontos de carregamento de baterias de veículos elétricos em local público de acesso público, é do entendimento da interessada que o peso que o critério IESA tem na fórmula da pontuação global é excessivo tendo em conta que este critério não está diretamente relacionado com o objeto do procedimento.

A interessada entende que seja importante, para os Municípios, efetuar uma monitorização da qualidade do ar e do clima e do consumo de energia. No entanto, para isso, poderá a Concedente solicitar que os relatórios mensais a enviar aos Municípios, com informação dos consumos de energia (cf. alínea 4 do ponto 20), incluam adicionalmente informação relativa ao impacto ambiental associado aos carregamentos, por exemplo disponibilizando valores de CO2 ou gases de efeitos de estufa equivalentes evitados / não emitidos para a atmosfera. Desta forma, será possível aos Municípios monitorizarem o impacto ambiental dos Postos de Carregamento, sem que a Concessionária tenha de desenvolver um *dashboard* de recolha e gestão de informação, atividade essa que sai fora do seu âmbito de atuação e *expertise*.

De facto, ao colocar um peso de 50% na componente de Monitorização de Indicadores de Sustentabilidade Ambiental, a concedente poderá até estar a restringir o número de concorrentes a submeter proposta e, conseqüentemente, poderá adjudicar o procedimento a uma entidade mais especializada na Monitorização de Indicadores de Sustentabilidade Ambiental do que na operação dos postos de carregamento. Por este motivo, a interessada sugere que esta componente seja retirada deste procedimento ou que a ponderação sobre a componente de Monitorização de Indicadores de Sustentabilidade Ambiental, seja reduzida a valores inferiores a 10%. Solicita-se a análise deste pedido e, caso seja aceite, a alteração das peças de procedimento neste sentido.

7. Nº 15

7.1. Alínea a): É do entendimento da interessada que a renovação do prazo de concessão será alvo de discussão entre a Concessionária e cada um dos Municípios, podendo verificar-se a prorrogação do prazo em algumas aldeias e noutras não. Solicita-se confirmação do entendimento.

7.2. Alínea a): É do entendimento da interessada que o período de exploração de 10 anos dos Postos de carregamento é contado a partir do momento em que se iniciar efetivamente a exploração de cada ponto de carregamento (data de entrada em funcionamento). Solicita-se confirmação do entendimento.

7.3. Alínea a): Adicionalmente, é do entendimento da interessada que os Municípios emitirão uma autorização de ocupação de via pública, previamente à emissão da licença de OVP, para que a Concessionária possa realizar os trabalhos de construção civil e de instalação do posto, na via pública. Solicita-se confirmação do entendimento.

7.4. Alínea f): É do entendimento da interessada que apenas terá de ser retirado tudo o que são equipamentos visíveis. A parte da instalação que fica em vala não terá de ser retirada. Confirma-se o entendimento?

8. Nº 16

8.1. Seguindo a lógica do estabelecido na alínea a) do nº1 do artigo 318º do Código dos Contratos Públicos, é correto o entendimento da interessada segundo o qual a cessão da posição contratual da Concessionária, na sequência de reestruturação societária, nomeadamente oferta pública de aquisição, aquisição ou fusão, não está sujeita a autorização da Concedente. Confirma-se o entendimento?

9. Nº 17

9.1. Alínea b): É do entendimento da interessada que trabalhos de construção civil que sejam necessários no local de instalação selecionado pelo Município, para a criação de condições de segurança e viabilidade para a colocação do PCVE (como são exemplo trabalhos de construção ou alargamento de passeios), não são responsabilidade da Concessionária. A concessionária é, sim, responsável pelas obras necessárias ao desenvolvimento da sua atividade, que se referem a:

- obras de infraestrutura necessárias para a passagem dos cabos elétricos, execução de valas técnicas, construção da base para o Posto de Carregamento, instalação das caixas de visita e portinholas;
- construção do ramal de ligação ao ponto de entrega da rede pública
- instalação dos quadros elétricos e proteções
- trabalhos de canalização elétrica entre o ponto de entrega e o carregador
- obras de reposição do pavimento
- trabalhos necessários à colocação de sinalização e instalação de elementos de proteção (pilaretes, barreiras metálicas, etc.)

Solicita-se confirmação do entendimento.

9.2. Alínea f): Questiona a interessada se serão disponibilizados os Mapas de infraestruturas dos locais, na fase de elaboração da solução técnica, pela concessionária.

10. Nº 18

10.1. Alínea a): Como é sabido, a instalação de postos de carregamento para veículos elétricos na via pública depende crucialmente da aprovação prévia de soluções técnicas, da emissão de licenças para obras em via pública e das licenças de utilização privativa do domínio público, todas da competência dos respetivos Municípios. Além disso, a instalação está condicionada às respostas da E-Redes a Pedidos de Ligação à Rede (PLRs) e às inspeções das entidades fiscalizadoras.

Não tendo o Operador de Postos de Carregamento qualquer controlo sobre os tempos de resposta de cada uma destas entidades terceiras, é do entendimento da adjudicatária que para além das situações de força maior previstas na alínea b) do Ponto 21, não são contabilizados como atrasos, os tempos de resposta de entidades terceiras que sejam superiores aos tempos médios de resposta previstos no Planeamento apresentado. Solicita-se confirmação do entendimento.

10.2. Alínea e): Questiona a interessada se os autocolantes com o logótipo das Aldeias Históricas de Portugal e do Município serão disponibilizados pelos próprios municípios e pela ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL – ASSOCIAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO?

11. Nº 19

11.1. Alínea a): Questiona a interessada quando é expectável estes dois Municípios receberem resposta à respetiva candidatura para implantação de parque de estacionamento.

11.2. Alínea a): Questiona a interessada se as localizações selecionadas estão pavimentadas, permitindo a colocação de um Posto de Carregamento em condições de segurança para os utilizadores?

11.3. Alínea b): É do entendimento da interessada que a localização dos carregadores nos referidos terrenos (sinalizados para Hub Mobility) não será alvo de alteração, aquando da intervenção física para a eventual construção dos parques de

estacionamento, por configurar um custo avultado e colocar em risco a viabilidade económica do projeto. Solicita-se confirmação do entendimento.

12. Nº 20

- 12.1. Nº 2): Considerando que a Concessionária é a entidade responsável pela segurança das pessoas e bens na área de funcionamento dos postos de carregamento, solicita-se a confirmação do entendimento de que a responsabilidade da Concessionária no caso de ocorrência de um incidente nesse espaço que comprometa a segurança de um UVE ou qualquer outro visitante se encontra estritamente limitada às situações relacionados com o próprio funcionamento dos postos de carregamento, não podendo a Concessionária ser responsabilizada por situações e ocorrências que lhe são alheias, tais como furtos e roubos (tendo em conta que se trata de locais de acesso público).
- 12.2. Nº 3): Em conformidade com o disposto no artigo 69.º do Regulamento da Mobilidade Elétrica, o prazo de 72 (setenta e duas) horas deve estar previsto para "Repor as condições normais de funcionamento", a contar do momento em que a Concessionária toma conhecimento da ocorrência, na situação em que ocorra uma avaria na comunicação do ponto de carregamento do OPC com o Sistema de Gestão da Mobi.e. Nesse sentido, de forma a garantir a coerência entre o Caderno de Encargos e o Regulamento da Mobilidade Elétrica, solicita-se a retificação da redação.
- 12.3. Nº 3): Adicionalmente, em conformidade com o disposto no artigo 68.º do Regulamento da Mobilidade Elétrica, o prazo de 4 (quatro) horas, previsto para "Desbloquear o cabo de carregamento que se encontre preso" é válido a contar do momento em que a Concessionária toma conhecimento da ocorrência. Nesse sentido, de forma a garantir a coerência entre o Caderno de Encargos e o Regulamento da Mobilidade Elétrica, solicita-se a retificação da redação.
- 12.4. Nº 3): É do entendimento da interessada que, em linha com o disposto no Artigo 64º RME, que prevê que o OPC deve disponibilizar uma linha de atendimento telefónico em permanência, é suficiente a disponibilização da linha OPC, que está disponível e acessível 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana, 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias por ano. Solicita-se confirmação do entendimento.
- 12.5. Nº 4, alínea g): Questiona a interessada como deve a Concessionária proceder nos casos em que a empresa de acompanhamento arqueológico não garantir todas as condições de exequibilidade.
- 12.6. Nº 4, alínea g): É do entendimento da interessada que a adjudicação dos serviços arqueológicos é da responsabilidade do Município e, consequentemente, que os custos inerentes ao acompanhamento arqueológico não serão imputados à concessionária. Solicita-se confirmação do entendimento.
- 12.7. Nº 4): É do entendimento da interessada que o cumprimento da obrigação da Concessionária ao nível da sinalização é assegurado pela colocação dos seguintes elementos:

- Sinalização Vertical: Sinal de informação de parque (H1a) + Painel adicional modelo 10d (símbolo de veículo elétrico com a indicação “em carga”) + Painel adicional indicativo do número de lugares de estacionamento dedicados à mobilidade elétrica (ou indicadores de início e/ou fim do local regulamentado)
- Sinalização Horizontal: Pavimento pintado em azul (caso a tipologia de pavimento o permita) ou Pintura de linhas delimitadoras do lugar de estacionamento + Pictograma de veículo elétrico em carga

- 12.8. Nº4): É do entendimento da interessada que a Concessionária poderá não ser tomadora de seguros em nome próprio exclusivos para a sua atividade de OPC. Solicita-se o esclarecimento se será igualmente admissível a apresentação de uma declaração da seguradora em como existem os seguros de responsabilidade civil nos quais a adjudicatária é segurada, em alternativa à apresentação das apólices de seguro.
- 12.9. Nº 4): É do entendimento da interessada que a forma de informar os utilizadores e as forças de segurança da situação de incumprimento é exclusivamente através da sinalização com código de cores das luzes dos equipamentos de carregamento de veículos elétricos. Tendo em conta que, uma vez terminado o carregamento de um veículo elétrico, a luz led do ponto de carregamento em causa passa de azul (veículo elétrico em carga) para verde, indicando que o ponto de carregamento está disponível para ser utilizado, o que se afigura adequado é que através da conjugação da sinalização vertical de “veículo em carga” e da luz verde no ponto de carregamento, se considerem informados tanto os utilizadores de veículos elétricos, como as entidades fiscalizadoras, de situações de incumprimento em que o utilizador está a ocupar o posto de carregamento não estando a carregar.
- 12.10. Nº 4): É indicado que a Concessionária deve disponibilizar nos pontos de carregamento instalados no espaço público concessionado, de forma clara, visível e em momento prévio à utilização efetiva, informação sobre o preço dos serviços disponíveis para o carregamento das baterias de veículos elétricos, assim como outros valores devidos pela utilização indevida do espaço, após o término do carregamento. É do entendimento da interessada que apenas será disponibilizado o preço do serviço OPC, pela qual é responsável, e que não será disponibilizada nenhuma informação acerca das Tarifas do CEME ou penalizações pelo estacionamento indevido, por ser inerente a atividades que não é de OPC. Solicita-se confirmação do entendimento.
- 12.11. Nº 4): É referido no procedimento que deve a concessionário “Cobrar os valores devidos a título de remuneração pela utilização dos pontos de carregamento objeto de concessão, nos termos do Regulamento da Mobilidade Elétrica, até ao valor máximo da remuneração devida pela utilização de ponto de carregamento, nos termos da proposta adjudicada”. Questiona a interessada se os valores apresentados em sede de proposta são passíveis de ser atualizados á taxa de inflação, em vigor a cada ano de contrato.
- 12.12. Nº 4): É do entendimento da interessada que operar ininterruptamente os PCVE, não significa que estes estejam operacionais 24 horas por dia 365 dias por

ano, podendo não estar disponíveis para utilização em caso de avarias, ou em caso da zona onde se encontram não estiver acessível ao público por um motivo que for alheio à Concessionária. Solicita-se confirmação do entendimento.

- 12.13. Nº 4): É referido que a Concessionária fica obrigada a que “todos os pontos de carregamento instalados sejam compatíveis com a generalidade das marcas de veículos elétricos comercializados.”. A obrigação contratual aqui estabelecida carece de concretização e densificação, na medida em que a referência à “generalidade das marcas” corresponde a um conceito indeterminado e dúbio, não sendo possível determinar, com adequado grau de precisão, as normas técnicas com as quais os equipamentos deverão ser compatíveis. Agradece-se esclarecimento e concretização desta regra concursal, com indicação especificada dos standards e normas técnicas com que os equipamentos propostos deverão ser compatíveis.
- 12.14. Nº 4): É do entendimento da interessada que também constituem obrigações do Município a manutenção e conservação dos espaços onde irão ser instalados os pontos de carregamento. Solicita-se confirmação deste entendimento.
- 12.15. Nº 4): É do entendimento da interessada que o *branding* a aplicar aos equipamentos a instalar, assim como a sinalização colocada, não são considerados como publicidade. Confirma-se o entendimento?
- 12.16. Nº 4): É do entendimento da interessada que o prazo de 20 (vinte) dias para a entrega dos dados relativos aos consumos mensais de energia, não é compatível com os prazos cumpridos pela Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica (Mobi.E), responsável pelo envio da informação. Neste sentido, para que o Concessionário possa cumprir todas as obrigações associadas à partilha de informação, deve a redação destes números prever um prazo não inferior a 30 (trinta) dias, a contar da data em que a informação é partilhada com a Concessionária, por parte da Mobi.E.
- 12.17. Nº 4): É mencionado no presente procedimento que é obrigação da concessionária a “disponibilização de uma plataforma eletrónica on-line 24/7”. Ora, de acordo com RME, qualquer posto de carregamento público deverá ser integrado na plataforma de gestão da entidade gestora da rede de mobilidade elétrica, Mobi.E, sendo também esta entidade a responsável pela gestão da informação de utilização dos postos de carregamento. É entendimento da interessada que, não sendo obrigatória a implantação da vertente OPC do protocolo OCPI, qualquer tipo de solicitação de comunicações via API deverá ser tratado diretamente com a Mobi.E, estando a interessada exonerada de cumprir esta obrigação. Nesse sentido, a interessada não está em condições de garantir a disponibilização das informações solicitadas pela Concedente, solicitando-se retificação do ponto.
- 12.18. Nº 5): No que respeita à obrigação da concessionária de cumprir com as indicações europeias, nomeadamente no que respeita à obtenção de medições, de acordo com a Diretiva 2008/50/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio, conforme transposto para legislação nacional aplicável, é do entendimento da interessada que os sensores de monitorização de indicadores ambientais poderão

ficar na infraestrutura elétrica do Município. Solicita-se confirmação do entendimento.

Adicionalmente, considera-se que esta obrigação prevê única e exclusivamente o fornecimento e instalação dos sensores. Solicita-se confirmação do entendimento.

13. Nº 21

13.1. Alínea a): O Procedimento em consulta estabelece que "O adjudicatário, operador de pontos de carregamento, deverá iniciar a instalação dos equipamentos no prazo de 90 dias seguidos a contar da data da atribuição das licenças e a exploração no prazo máximo de 90 dias seguidos, a contar da data da instalação, embora sujeito à aprovação do Plano de Instalação nos termos definidos nas presentes normas do procedimento", estipulando ainda que o incumprimento do prazo de início de instalação e/ou exploração pode determinar a extinção da Licença (cf. alíneas a) e b) do Ponto 21).

Como é amplamente sabido, a instalação de postos de carregamento para veículos elétricos depende crucialmente da aprovação prévia de soluções técnicas, da emissão de licenças para obras em via pública e das licenças de utilização privativa do domínio público, todas da competência dos respetivos Municípios. Além disso, a instalação está condicionada às respostas da E-Redes a Pedidos de Ligação à Rede (PLRs) e às inspeções das entidades fiscalizadoras.

Não obstante do empenho das Concessionárias em cumprir pontualmente as obrigações que venham a decorrer dos Contratos a celebrar no âmbito do presente Procedimento, nomeadamente em matéria de conclusão atempada da instalação dos postos de carregamento de veículos elétricos, a experiência tem demonstrado que o cumprimento pode ser fortemente impactado pelos tempos de resposta de entidades terceiras, como Municípios, E-Redes e fiscalizadores, sobre os quais os Operadores de Pontos de Carregamento de Mobilidade Elétrica não têm qualquer controlo.

Neste sentido, é do entendimento da interessada que atrasos na instalação dos Postos de Carregamento para Veículos Elétricos que não sejam comprovadamente imputáveis ao adjudicatário, designadamente os que resultam de demoras nos processos de licenciamento municipal, nas respostas a Pedidos de Ligação à Rede (PLR) por parte da E-Redes, ou nas inspeções das entidades fiscalizadoras, não devem ser contabilizados como atrasos para efeitos do prazo estabelecido no ponto 21 do Procedimento. Consequentemente, considera-se que tais situações não deverão levar à extinção da licença de utilização. Solicita-se confirmação deste entendimento.

13.2. Alínea a): Adicionalmente, é do entendimento da interessada que, caso a Concessionária não consiga cumprir os prazos definidos no Plano de Instalação devido a motivos que não lhe sejam imputáveis, o prazo máximo previsto será prorrogado por um período igual ao da suspensão do processo, desde que a inimizabilidade seja devidamente comprovada. Solicita-se confirmação deste entendimento.

14. Nº 23

14.1. A exigência de atualizar os postos de carregamento sempre que um novo modelo é lançado apresenta desafios económicos e operacionais, que poderão comprometer o projeto em causa:

- Custo Elevado: Atualizações frequentes implicam investimentos financeiros significativos e recorrentes, que podem não ser compensados pelo retorno financeiro e comprometer o racional económico do projeto.
- Obsolescência Programada: Nem todas as atualizações representam melhorias substanciais nos equipamentos, levando a substituições desnecessárias e desperdício de recursos.
- Interrupção Operacional: Substituições frequentes podem causar interrupções no serviço, afetando negativamente a experiência dos utilizadores.

Desta forma, a interessada recomenda uma abordagem mais eficiente, baseando as atualizações dos equipamentos em critérios de desempenho e necessidades dos utilizadores, garantindo uma gestão racional dos recursos. Em caso de concordância, solicita-se correção deste ponto.

15. Nº 25

15.1. Alíneas b) e c): Solicita-se confirmação do entendimento da interessada segundo o qual as sanções contratuais previstas nesta cláusula apenas podem ser aplicadas enquanto o Regulamento da Mobilidade Elétrica não previr sanções para o incumprimento das obrigações de qualidade de serviços previstas no regulamento da Mobilidade Elétrica. Com efeito, a partir do momento em que tais sanções se encontrem previstas, não tem sentido que a os Municípios possam aplicar as sanções estabelecidas nos números desta cláusula 25.ª, caso em que a Concessionária seria sancionada duas vezes pelo mesmo facto, o que, como é sabido, violaria o princípio constitucional do ne bis in dem (ninguém pode ser sancionado mais do que uma vez pelo mesmo facto).

16. Anexo I

16.1. É do entendimento da interessada que a tabela apresentada no Anexo I não é coerente com a informação prestada no número 2 do Procedimento, no que concerne ao número de equipamentos, tomadas e lugares de estacionamento.

Assumindo que:

- a informação presente na coluna "Tipo" se refere ao número de equipamentos a instalar em cada uma das 11 localizações;
- a informação presente na coluna "Equipamento Técnico" se refere ao número de tomadas que cada equipamento deve ter;
- cada equipamento deve permitir a carga simultânea de 2 veículos, independentemente do número de tomadas;
- a informação presente na coluna "Pontos de Carga Simultânea" se refere ao número de lugares de estacionamento a atribuir à Mobilidade Elétrica

Então, a tabela deveria apresentar os seguintes valores:

Código	Tipo	Equipamento Técnico	Pontos de Carga Simultânea
PCVE1	1 PCSR + 2 PCR	6 tomadas CC ≥50kW + 2 tomadas CA ≥22kW	6

PCVE2	1 PCSR + 2 PCR	6 tomadas CC $\geq 50\text{kW}$ + 2 tomadas CA $\geq 22\text{kW}$	6
PCVE3	1 PCSR + 1 PCR	3 tomadas CC $\geq 50\text{kW}$ + 2 tomadas CA $\geq 22\text{kW}$	4
PCVE4	1 PCSR + 2 PCR	6 tomadas CC $\geq 50\text{kW}$ + 2 tomadas CA $\geq 22\text{kW}$	6
PCVE5	1 PCSR + 1 PCR	3 tomadas CC $\geq 50\text{kW}$ + 2 tomadas CA $\geq 22\text{kW}$	4
PCVE6	1 PCSR + 1 PCR	3 tomadas CC $\geq 50\text{kW}$ + 2 tomadas CA $\geq 22\text{kW}$	4
PCVE7	1 PCSR + 1 PCR	3 tomadas CC $\geq 50\text{kW}$ + 2 tomadas CA $\geq 22\text{kW}$	4
PCVE8	1 PCSR + 1 PCR	3 tomadas CC $\geq 50\text{kW}$ + 2 tomadas CA $\geq 22\text{kW}$	4
PCVE9	1 PCSR + 1 PCR	3 tomadas CC $\geq 50\text{kW}$ + 2 tomadas CA $\geq 22\text{kW}$	4
PCVE10	1 PCSR + 1 PCR	3 tomadas CC $\geq 50\text{kW}$ + 2 tomadas CA $\geq 22\text{kW}$	4
PCVE11	1 PCSR + 2 PCR	6 tomadas CC $\geq 50\text{kW}$ + 2 tomadas CA $\geq 22\text{kW}$	6
Total	26	67	52

Solicita-se confirmação do entendimento e dos valores disponibilizados na tabela acima.

17. Anexo II – Especificações Técnicas

17.1. Ponto I, alínea e): É indicado que os carregadores devem ser alimentados através da Comunidade de Autoconsumo e que na eventualidade de, no momento da instalação dos carregadores esta condição ainda não se verificar, a interessada deve fazer a instalação dos carregadores com este pressuposto.

Ora, a interessada vem esclarecer que não tem como garantir que a energia que alimenta os carregadores é proveniente apenas da comunidade de energia por vários motivos, tais como:

- Não existe forma de garantir que a comunidade de energia produza energia no momento de utilização do carregador, por exemplo de noite, em períodos sem radiação solar ou por motivos de avaria na comunidade de Energia;
- Não é possível garantir que a produção de energia da comunidade seja suficiente para a utilização do carregador no momento de utilização;
- No caso da produção de energia da comunidade for suficiente para a utilização do carregador, continua a não ser possível garantir que, a energia da comunidade seja afeta ao carregador, porque, a energia poderá ser consumida por qualquer equipamento elétrico que esteja ligado à instalação do CPE de consumo da comunidade de energia.

Assim, é do entendimento da interessada que os carregadores podem ser ligados ao CPE de consumo onde a comunidade de energia está ligada, mas não tem de ser alimentados pela comunidade de energia. Solicita-se confirmação do entendimento.

17.2. Ponto I, alínea e): Relativamente à instalação dos carregadores ser considerada na comunidade de energia existente ou futura, é do entendimento da interessada que os carregadores são ligados ao CPE de consumo e que a comunidade de energia está ligada ao CPE de consumo, ou seja, os carregadores ficam interligados indiretamente à comunidade de energia. Solicita-se confirmação do entendimento.

17.3. Ponto I, alínea e): É do entendimento da interessada que a potência solicitada nos Postos de carregamento Semirrâpidos, , é de "2x22kW", pelo que o CPE de consumo, onde esta ligada a comunidade de energia, deve ter uma potência disponível igual ou superior de 44kVA. Questiona a interessada se tal se verifica para todas as localizações em causa?

17.4. Ponto II: Pelas características dos equipamentos indicadas, nomeadamente dos Postos de Carregamento Rápido, é do entendimento da interessada que atualmente existem outras opções de tomadas que serão mais adequadas às necessidades dos Municípios. Para tirar um maior partido da potência de um carregador rápido, devem ser instalados equipamentos com duas tomadas DC que permitam carregamento simultâneo, e, de preferência, em que as duas sejam do tipo CCS. As tomadas CHAdeMO são apenas utilizadas por alguns modelos de veículos coreanos e japoneses, estando a ser descontinuadas e representando uma muito pequena parte do mercado. Entendendo que se deva garantir o carregamento a todo o tipo de veículos, a interessada sugere que a configuração dos equipamentos rápidos a concurso seja alterada para 2 tomadas CCS + 1 tomada AC 22kVA, em que seja possível carregamento simultâneo nas duas tomadas DC (CCS+CCS). Desta forma, entende a interessada, que fica garantida uma melhor oferta para o município. Solicita-se confirmação.

17.5. Ponto II: É do entendimento da interessada que, e de acordo com o Glossário de Siglas e Termos Técnicos disponibilizado, os Postos de Carregamento Rápido a instalar devem ter dois conectores em corrente contínua e disponibilizar uma potência mínima em DC de 50 kW. Solicita-se confirmação do entendimento.

Lisboa, 04 de Julho de 2025

Pela EDP Comercial – Comercialização de Energia, S.A.



Carlos Miguel Moreira
(Vogal do Conselho de Administração)

EDITAL

PROCEDIMENTO CONJUNTO DE CONCESSÃO DO DIREITO DE UTILIZAÇÃO PRIVATIVA DO DOMÍNIO PÚBLICO DOS MUNICÍPIOS DE ALMEIDA, BELMONTE, CELORICO DA BEIRA, FIGUEIRA DE CASTELO RODRIGO, FUNDÃO, IDANHA-A-NOVA, MÊDA, SABUGAL E TRANCOSO, INTEGRANTES DA REDE ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL, PARA A INSTALAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DE PONTOS DE CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

RESPOSTA AO PEDIDO DE ESCLARECIMENTOS,

Em virtude do pedido de esclarecimentos solicitados pela EDP – Comercialização de Energia, S.A., infra dispõe a resposta às respetivas questões:

1. NÚMERO 1

Resposta: A adjudicação tem como pressuposto a análise integral das propostas, devendo, por isso, ser considerado um único procedimento adjudicatório, não havendo, assim, espaço para a observância da atribuição de lotes a diferentes concorrentes neste procedimento conjunto.

2. NÚMERO 2

2.1) Resposta: Sim, é esse o entendimento, isto é, 11 Pontos de Carregamento é referente a 11 localizações;

2.2) Resposta: Por erro de digitação foi introduzido o n.º 42 em detrimento de 52, pelo que solicitamos que considerem 52 lugares de estacionamento.

3. NÚMERO 8

3.1) Alínea b) | Resposta: Deve ser apresentada uma única proposta para todas as localizações/municípios, a endereçar para o Presidente da Comissão.

4. NÚMERO 9

4.1) Alínea a) | Resposta: A memória descritiva deve conter a caracterização do posto de carregamento, designadamente o detalhe dos equipamentos, as funções, a sua implantação nos locais previstos, cronograma desde o ato adjudicatório até ao início da entrada de funcionamento dos postos de carregamento, responsabilidades da adjudicatária e a solução

relativa à integração paisagística e patrimonial. A ficha técnica é parte integrante desta memória descritiva.

No tocante à integração paisagística e dado tratar-se de lugares com classificação patrimonial, que enquadra a dimensão cultural e paisagística, a solução a enquadrar deve ter em conta que os termos visuais não irá impactar negativamente.

4.2) Alínea a) | Resposta: No presente Edital solicitamos propostas para integrar Postos de Carregamento que possam permitir o fornecimento de energia para residentes, sendo da responsabilidade dos municípios e da AHP-DT as soluções de acesso ou restrição de acesso dos residentes ao Posto de Carregamento. Por outro lado, estes Postos de Carregamento estão diretamente relacionados com o processo de criação das comunidades de autoconsumo das AHP, infraestruturas que deverão assegurar o fornecimento destes Postos de Carregamento. Enquanto estas comunidades de autoconsumo não estiverem em pleno funcionamento é aceitável que estes Postos de Carregamento integrem a rede mobi.e como é exigido e enquadrado no Regulamento da Mobilidade Elétrica (ERSE) pelo que se admite esta proposta na resposta do interessado ainda que admitindo que devem ser equipamentos – Posto de Carregamento Semirrápido - que permitam a alteração futura deste protocolo.

4.3 Alínea a) | Resposta: Se o OPC for segurado numa apólice alheia, deve garantir que está claramente incluído e abrangido para todos os riscos relevantes da sua atividade, para evitar lacunas de cobertura. Se a interessada optar por esta via, deve fazer menção das devidas coberturas.

Porquanto, privilegia-se que o Operador do Ponto de Carregamento (OPC) seja tomador de seguros em nome próprio, específicos e exclusivos para a sua atividade de operação e manutenção dos pontos de carregamento elétrico.

4.4 Alínea a) | Resposta: Preferencialmente toda a documentação técnica deveria ser apresentada em língua portuguesa, todavia, é admissível na inexistência de tradução em português de fichas de características e catálogos técnicos em português sejam estes entregues em inglês. Ainda, sublinha-se que todo o processo deve ser redigido em português.

4.5 Alínea a) | Resposta: Nos termos do ponto 18 do nosso Edital são elencados todos os elementos que devem constar do Plano de Instalação e que deve incluir o Projeto de Instalação no qual deverá constar:

- a) Localização precisa,
- b) Projeto elétrico,
- c) Cronograma,
- d) Sinalização,
- e) Certificações,
- f) Manuais técnicos, para os quais prestamos esclarecimentos na alínea anterior.

Do mesmo modo, se deve acrescentar que, nos termos da legislação em vigor e do Regime Jurídico da Mobilidade Elétrica, deverão ser observados os requisitos técnicos, de segurança e de integração na rede MOBI.E, cabendo ao interessado garantir a apresentação de toda a documentação necessária à certificação e à execução de obra.

5. NÚMERO 10

5.1) Alínea a) | Resposta: Sim, o entendimento apresentado é o correto.

5.2) Alínea a) | Resposta: Confirma-se que o valor associado à ativação do serviço de carregamento de veículos elétricos (€/ativação) não é definido pelo presente procedimento, sendo este, efetivamente, estabelecido anualmente pela ERSE, no âmbito da Tarifa de Acesso às Redes de Mobilidade Elétrica. Assim, cabe ao OPC suportar diretamente este encargo junto da EGME (Mobi.E), sendo este custo devidamente considerado pelo interessado na estrutura económica e financeira da proposta a apresentar, designadamente na definição do custo de utilização para o utilizador final, o qual é avaliado nos termos do critério de adjudicação previsto no ponto 11 do presente Edital.

Sim, está correto o vosso entendimento. Efetivamente o apuramento do preço arrecadado pelo OPC junto do CEME para efeitos de cálculo da percentagem devida aos Municípios, não inclui o valor da energia elétrica faturada pelo CEME ao utilizador final, nem inclui as taxas e impostos legalmente aplicáveis - nomeadamente IVA e IE -, nem sequer a tarifa de ativação EGME (Mobi.E), a qual constitui um encargo autónomo do OPC. Sendo assim, o valor base a considerar para o cálculo da contrapartida financeira respeita apenas ao serviço de utilização do posto de carregamento prestado pelo OPC ao CEME, nos termos previstos no Edital, e à margem de exploração correspondente.

5.3) Alínea a) | Resposta: O prazo fixado é para ser mantido atendendo ser perfeitamente razoável. Repare-se que no modelo de entrega de valores é comumente considerada a periodicidade mensal ou trimestral e, no presente caso, alargamos para o quadrimestre. No entanto, poder-se-á considerar, eventualmente, cláusula de exceção no contrato que preveja falhas no sistema, se a MOBI.E se atrasar na facultação dos dados, etc. que, reitera-se, deve sempre entendido como exceção e não a regra.

6. NÚMERO 11

6.1) Ponto 2) | Resposta: Cabe esclarecer o seguinte:

- a) Nos termos do presente Edital, o critério de adjudicação define expressamente que o custo para o utilizador final é avaliado em função de um valor por tempo de carregamento (€/min), concretamente no Ponto 11 Critérios de Adjudicação, devendo a proposta do interessado apresentar esse valor por tipo de posto (semirrápido, rápido, ultrarrápido).
- b) Nada temos a opor, às restantes práticas existente no mercado desde que, o valor faturado respeite o preço máximo indicado na proposta (convertido em €/min) e desde que o modelo de negócio proposto seja compatível com a Rede MOBI.E e com a legislação aplicável.
- c) É responsabilidade do interessado demonstrar, na estrutura da sua proposta e na sua operação, que o modelo alternativo garante equivalência ao valor máximo proposto em €/min, considerando a potência de carregamento efetiva de cada equipamento.

Deste modo, o modelo de apresentação da proposta deverá manter-se em conformidade com o critério de adjudicação definido no Edital.

6.2) Ponto 2) | Resposta: Sim confirmamos o entendimento do interessado.

6.3): Ponto 2) | Resposta: O interessado deverá apresentar a sua melhor proposta €/min para cada um dos tipos de carregamento a ser fornecidos nos respetivos Pontos de Carregamento independentemente dos critérios de avaliação, os quais serão aplicados conforme exposto no Edital.

6.4) Ponto 3) | Resposta: Com base nos critérios expressos no Edital, o interessado deverá entregar a sua melhor proposta com as soluções a serem adotadas na mimetização e diminuição do impacto visual associado à presença deste tipo de equipamento. As propostas serão avaliadas tendo por base a solução visual e tecnológica apresentada para os 11 pontos de carregamento.

6.5) Ponto 3): | Resposta: A Concedente, no exercício das suas competências de gestão do domínio público, fiscalização de contratos e promoção da política pública de mobilidade elétrica sustentável, considera legítimo, proporcional e juridicamente sustentado incluir, no âmbito contratual e nos procedimentos de seleção de operadores de pontos de carregamento (OPC), critérios que promovam a transparência, sustentabilidade e eficiência da infraestrutura de carregamento instalada em solo público. Para o efeito aduz os seguintes pressupostos:

1. Relação direta entre a atividade do OPC e os objetivos ambientais

A atividade do OPC não se limita à operação técnica de pontos de carregamento, estando diretamente integrada na estratégia de descarbonização e mobilidade sustentável delineada ao nível nacional e local. A exploração de infraestrutura elétrica afeta o espaço público e tem implicações claras ao nível energético, ambiental e urbano, exigindo dos operadores:

- Monitorização do desempenho energético e ambiental
- Cumprimento de normas de eficiência e de utilização racional do espaço
- Colaboração ativa na concretização dos objetivos climáticos do município

2. Legalidade da inclusão de critérios técnicos ligados à sustentabilidade

A inclusão de critérios como a disponibilização de um dashboard de indicadores ambientais encontra respaldo jurídico no:

- Artigo 74.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), que permite critérios baseados na sustentabilidade e inovação
- Artigo 75.º, n.º 1, alíneas b) e e), que permite avaliar métodos de execução e características ambientais
- Estratégia Nacional para a Mobilidade Elétrica, que incentiva a recolha de dados, transparência e apoio à fiscalização

A exigência de um sistema de monitorização de KPIs ambientais (como consumo energético, CO₂ evitado, tempo de ocupação dos lugares ou número de utilizações) é, assim, legal, relevante e proporcional à natureza do contrato e aos objetivos da concessão.

3. Não procede a alegação de desvantagem competitiva

Não pode ser aceite o argumento de que a introdução deste critério prejudica os concorrentes que não detenham as mesmas capacidades tecnológicas. O CCP permite – e promove – a diferenciação entre propostas com base na sua qualidade técnica. Além disso:

- Os operadores podem subcontratar ou adquirir ferramentas tecnológicas externas
- A especialização técnica não constitui limitação à concorrência, mas um critério legítimo de avaliação da proposta economicamente mais vantajosa
- O dashboard constitui um instrumento de gestão pública do espaço e da política ambiental, e não um requisito acessório.

7. NÚMERO 15

7.1) Alínea a) | Resposta: Tratando-se de um projeto em Rede, promovido pela Aldeias Históricas de Portugal – Associação de Desenvolvimento Turístico (AHP-ADT), há uma concertação prévia entre a AHP-ADT e os Municípios. A integração de pontos de carregamento são elementos presentes na Estratégia da Rede Aldeias Históricas de Portugal, facto que determina que todas as Aldeias Históricas devem estar equipadas com este serviço que, de outro modo, os municípios estarão em incumprimento. Assim, a eventual prorrogação terá de ocorrer de forma transversal nos 11 pontos de carregamento, não obstante eventuais ajustes em cada Aldeia, cuja negociação será efetuada com o Município e a AHP-ADT.

7.2) Alínea a) | Resposta: Sim, é esse o entendimento.

7.3) Alínea a) | Resposta: Sim, confirma-se o entendimento.

7.4) Alínea f) | Resposta: Esta questão será analisada caso a caso, todavia, por princípio a infraestrutura subterrânea é para ser mantida quer em situação de cessão de contrato antecipada, ou no seu término.

8. NÚMERO 16

8.1) Resposta: abaixo clarifica-se a nossa posição:

1. A cessão da posição contratual do OPC, total ou parcial, incluindo a transferência dos direitos e obrigações depende de autorização prévia, expressa e escrita da Concedente, nos termos do disposto no artigo 318.º, n.º 1, alínea a), do Código dos Contratos Públicos, exceto se resultar de fusão ou cisão que não implique alteração da entidade que assegura, na prática, a execução do contrato.

2. A Concedente reserva-se o direito de avaliar a idoneidade técnica, financeira e operacional da entidade cessionária, devendo esta apresentar todos os elementos necessários para a referida análise, sob pena de indeferimento do pedido.

3. A omissão de comunicação ou a realização da cessão contratual sem a devida autorização constitui violação contratual grave, podendo determinar a resolução do contrato por incumprimento, nos termos legais e contratuais aplicáveis.

4. Esta cláusula aplica-se igualmente a situações de alteração de controlo societário, fusão, aquisição, subconcessão ou qualquer operação societária que, direta ou indiretamente, implique a substituição da entidade que detém a posição contratual.

5. A exigência de autorização da Concedente funda-se não só na norma legal referida, mas também na aplicação dos princípios da boa-fé contratual (artigo 762.º do Código Civil) e da gestão diligente do domínio público municipal, que obrigam as partes a atuar com transparência, lealdade e respeito pela prossecução do interesse público.

9. NÚMERO 17

9.1) Alínea b) | Resposta: As obrigações do adjudicatário relativamente à obra estão dispostas no ponto 20 do respetivo Edital, devendo, assim, a entidade cumprir com a informação aí disposta.

9.2) Alínea f) | Resposta: Os municípios dispõem dos elementos necessários para elaborar/ceder os Mapas de infraestruturas dos locais.

10. NÚMERO 18

10.1) Alínea a) | Resposta: Sim, consideramos o vosso entendimento.

10.2) Alínea e) | Resposta: É da responsabilidade da interessada a aposição dos logotipos, sujeita a apreciação prévia dos Municípios e da Aldeias Históricas de Portugal o respetivo layout.

11. NÚMERO 19

11.1) Alínea a): Não sendo da nossa tutela ou dos municípios a gestão do processo de candidatura, torna-se inviável responder à questão. Porquanto, estamos expectantes que a decisão possa ocorrer até outubro, não devendo esta informação ser utilizada para efeitos da elaboração da vossa proposta.

11.2) Alínea a) | Resposta: Sim confirmamos que as localizações selecionadas estão aptas a receber um Posto de Carregamento, com exceção das Aldeias Históricas de Castelo Mendo e Sortelha nas quais ainda devem decorrer os trabalhos de acondicionamento das áreas de estacionamento de veículos elétricos, e respetivos lugares de colocação dos Postos de Carregamento.

11.3) Alínea b) | Resposta: O Edital não faz referência a alteração da localização, pelo que o entendimento é o mesmo da adjudicatária. Porquanto, o disposto na alínea b) remete para eventuais ajustes decorrentes do aprovado nos projetos de execução relativos à construção dos

parques de estacionamento, devendo, assim, a interessada atender a este requisito, vinculado, também, na alínea c) do número 19.

12. NÚMERO 20

12.1) Ponto 2) | Resposta: Não obstante o OPC não ter responsabilidade direta nas questões que lhe são alheias, tais como furtos e roubos, o OPC tem obrigação de garantir o funcionamento, segurança e manutenção do ponto de carregamento.

Na eventualidade de se avançar com o procedimento adjudicatório, a responsabilização por furtos ou roubos deverá ser analisada entre as partes na respetiva redação dos contratos.

Por outro lado, e afim de se minorar estas ocorrências, para efeitos de dissuasão, o OPC deve prever medidas de prevenção e segurança, tais como implementar medidas razoáveis de segurança para minimizar riscos e demonstrar diligência, considerando-se que a ausência dessas medidas poderão comprometer a validade de exclusões contratuais e aumentar a responsabilidade do OPC.

12.2) Ponto 3) | Resposta: O artigo 69º refere que o “operador do ponto de carregamento deve repor o normal funcionamento do ponto de carregamento no prazo máximo de 24 horas após a deteção ou comunicação da ocorrência da avaria.”

Assim, tendo em conta o disposto no artigo 69.º do Regulamento da Mobilidade Elétrica, que estabelece um prazo máximo de 24 horas para a reposição do normal funcionamento dos pontos de carregamento após a deteção ou comunicação de avaria, entende-se que este prazo constitui a regra geral a observar pelos Operadores de Pontos de Carregamento (OPC).

Neste sentido, salvo em circunstâncias devidamente justificadas, qualquer exceção deverá ser pontual, excecional e auditável, conforme as boas práticas regulatórias e a expectativa de conformidade operacional da ERSE.

Sempre que se verificar extensão do prazo além das 24h, assiste ao Município respetivo e à AHP-ADT o direito de solicitar ao OPC o devido esclarecimento quanto à razão da não reposição no prazo regulamentar e a indicação das medidas corretivas a adotar.

Deve também o OPC garantir, em caso de avaria, que o utilizador seja informado sobre o problema e o tempo estimado para a resolução.

12.3) Ponto 3 | Resposta: O Artigo 68.º não estabelece explicitamente um prazo máximo, como o faz o Artigo 69.º (24h para avarias em geral). Esta falha é categorizada como incidente de qualidade de serviço e deve ser resolvida com urgência. Determinou a Comissão a fixação de 4h, devendo, por isso, a interessada atender a devida redação do Edital, cujo prazo se inicia após a deteção da falha ou comunicação por parte de utilizadores, entidade gestora, Município ou Junta de Freguesia onde se encontra os postos de carregamento.

12.4) Ponto 3 | Resposta: Sim, pode-se considerar esse o entendimento. Todavia, ressalva-se a importância de se prestar um serviço de qualidade, pelo que, se a adjudicatária assim o entender,

pode sugerir a disponibilização de mais meios, visando a eficácia e eficiência no desígnio de uma resposta rápida e cabal.

12.5) Ponto 4, alínea g) | Resposta: Está previsto no presente Edital que todos os trabalhos de acompanhamento arqueológico da empreitada associada à colocação dos Postos de Carregamento nos 11 Pontos considerados serão da responsabilidade dos municípios e da Associação das Aldeias Históricas de Portugal. A empreitada deverá, como em todo e qualquer caso, aguardar por todas as autorizações e permissões que uma intervenção em espaço público exige.

12.6) N.º 4, alínea g) | Resposta: Sim confirmamos o entendimento do interessado. Todos os trabalhos arqueológicos associados à empreitada decorrerão sob responsabilidade da Associação das Aldeias Históricas de Portugal e dos respetivos municípios.

12.7) N.º 4) | Resposta: Remete-se para a legislação aplicável, cujos elementos serão alvo de aprovação em sede de apreciação do Plano de Instalação e de Execução pelas entidades competentes. No caso de inconformidade, as entidades referidas informarão sobre as devidas correções.

12.8) N.º 4) | Resposta: Respondido no ponto 4.3) alínea a), que aqui se transcreve: “Se o OPC for segurado numa apólice alheia, deve garantir que está **claramente incluído e abrangido para todos os riscos relevantes da sua atividade**, para evitar lacunas de cobertura. Se a interessada optar por esta via, deve fazer menção das devidas coberturas.

Porquanto, privilegia-se que o **Operador do Ponto de Carregamento (OPC)** seja tomador de seguros em nome próprio, específicos e exclusivos para a sua atividade de operação e manutenção dos pontos de carregamento elétrico.”

12.9) N.º 4) | Resposta: Em primeira instância o OPC (Operador de Ponto de Carregamento) deve ter presente a necessidade de se diminuir os incumprimentos e a(s) forma(s) mais eficaz de se resolverem, em abono do melhor desempenho face aos objetivos das partes. A sinalização com código de cores é uma forma, não sendo, porém, a única. É do entendimento da entidade adjudicante que a interessada deve explorar todos os meios e suportes ao seu alcance de forma a apresentar uma proposta que evidencie o seu comprometimento com um nível alto de qualidade na prestação de serviço, para além do óbvio retorno financeiro no seu negócio.

12.10) N.º 4) | Resposta: Admitindo-se a não informação sobre as tarifas do CEME, não se entende sobre as penalizações pelo estacionamento indevido, atendendo que a não cobrança da penalização (tarifa de ocupação) por parte do OPC pode prejudicar significativamente o seu modelo de negócio — e até o serviço público de mobilidade elétrica como um todo. É do nosso entendimento que este cenário apresenta desvantagens, designadamente: a) Ocupação indevida reduz a rotatividade; b) Afeta a experiência do utilizador; Impacto direto no modelo económico do OPC; Dados de utilização ficam distorcidos; Contraria o espírito do Regulamento da Mobilidade Elétrica.

12.11) N.º 4 | Resposta: sim, os valores devem ser passíveis de atualização à taxa de inflação em vigor em cada ano de contrato.

12.12) N.º 4) | Resposta: Sim, considera-se correto o entendimento. Porquanto, e no que concerne às avarias, será tido em conta a frequência das mesmas no sentido de se perceber a exceção e não a regra.

12.13) N.º 4) | Resposta: a base legal determina:

EU 1. Diretiva Europeia 2014/94/EU (AFID) – já transposta para a legislação portuguesa:

Obriga à utilização de **normas técnicas interoperáveis e universais**, para garantir que qualquer utilizador possa carregar o seu veículo em qualquer ponto público.

PT 2. Regulamento da Mobilidade Elétrica – ERSE (Reg. n.º 854/2021)

O artigo 20.º estabelece:

“Os pontos de carregamento de acesso público devem ser tecnicamente compatíveis com os veículos elétricos legalmente comercializados na União Europeia.”

Os tipos de conectores **Tipo 2 (AC)** e **CCS2 (DC)** são **obrigatórios por lei** para acesso público na Europa. Atendendo que circulam carros com conector CHAdeMO, entendeu-se colocar total abrangência.

12.14) N.º 4) | Resposta: Não obstante os Municípios poderem assumir esta vertente, o Edital menciona como obrigação da adjudicatária “Assegurar a limpeza e conservação da zona de estacionamento atribuída aos PCVE”, devendo, neste contexto a interessada responder em conformidade. Caso entenda não fazer, deve argumentar o seu ponto de vista.

12.15) N.º 4) | Resposta: Sim, é possível efetuar a aposição da marca do Operador de Ponto de Carregamento. Ressalva-se, no entanto, que deve existir validação prévia da Aldeias Históricas de Portugal no tocante à maquete.

12.16) N.º 4) | Resposta: Entende-se a observação, no entanto, considera-se o prazo de 20 dias como sendo aceitável para recolha, validação e consolidação dos dados com qualidade antes do respetivo envio.

Rememora-se que os 20 dias são contabilizados após o fecho de cada mês. Podemos eventualmente considerar a proposta desde que a MOBI.E ou a entidade reguladora determinem como recomendação ou exigência específica, cuja informação comprobatória deve ser anexada à proposta.

12.17) N.º 4) | Resposta: a Base legal do Regulamento da Mobilidade Elétrica da ERSE (Reg. n.º 854/2021) sobre matéria determina:

Artigo 23.º – “Obrigações dos OPC”

Estabelece que o OPC deve:

“Disponibilizar aos utilizadores de mobilidade elétrica, através de plataforma eletrónica acessível permanentemente, a informação sobre o estado de operação, disponibilidade, localização e outras características dos pontos de carregamento que explora.”

Por sua vez o OCPI (Open Charge Point Interface) é um protocolo técnico de interoperabilidade, não uma plataforma de acesso ao público final. Ele define como os sistemas (de OPC, CEME, MOBI.E, roaming, etc.) comunicam entre si, mas não substitui a obrigação do OPC de fornecer informação acessível diretamente ao utilizador.

Logo,

Devidamente caracterizadas, entende-se serem complementares entre si, não anulando a obrigatoriedade do OCP neste âmbito, uma vez que o OCPI é o meio técnico de comunicação e a plataforma 24/7 exigida pela ERSE é uma obrigação de transparência e serviço ao utilizador.

12.18) N.º 5) Resposta: o n.º 5 do ponto 20 do Edital reporta à necessidade de garantir que os equipamentos cumpram as indicações europeias, designadamente as normas técnicas de segurança e eficiência. Sobre esta matéria importa referir que na questão por V.ª Ex.ª colocada, questão 27, enquadra-se a possibilidade de se introduzir a eficiência energética por meios de soluções renováveis para alimentação dos respetivos postos de carregamento, visando, deste modo, convergir para este status quo. Não obstante, atendendo que este pressuposto não é da responsabilidade do Operador do Ponto de Carregamento, deve este primar pela instalação de equipamentos que evidenciem ser compatíveis com sistemas de redes inteligentes ou smartgrids, ou seja, gerir de forma dinâmica o carregamento, otimizando o consumo de energia e garantido que a infraestrutura de carregamento funcione de forma eficiente sem sobrecarregar a rede. Por outro lado, a adjudicatária pode propor equipamentos alinhados com o eco-design e convergente com a norma RoHS. Assim, e compreendendo-se que, por exemplo, para cumprimento da Diretiva 2008/50/CE seriam necessários outros sistemas de monitorização adicionais, a interessada, como se demonstrou, pode sempre ir ao encontro da minoração dos impactos ambientais.

No tocante aos dados, a entidade poderá sempre apresentar ficha técnica de comprovação de que os equipamentos cumprem os requisitos ambientais, nomeadamente a durabilidade dos mesmos, a utilização de materiais sustentáveis no seu fabrico, a % de reutilização dos materiais no fim de vida útil dos equipamentos, a ausência ou mitigação de desperdício de energia entre outros requisitos que possam classificar estes equipamentos como sendo “verdes”. Pretende-se que esta informação seja disposta junto dos utilizadores, ajudando também na meta da neutralidade carbónica a que a Rede Aldeias Históricas de Portugal se propõe atingir.

Sobre os dados de utilização, a adjudicatária deve apresentar o n.º de carregamentos, o tempo de carregamento, energia consumida por carregamento e global por periodicidade a definir, estimativa de CO2 não emitido em comparação com os veículos a combustão. Possibilidade de o dashboard ser escalado na sua arquitetura, considerando os upgrades que se vier a introduzir nos sistemas de monitorização e de atributos, designadamente a instalação de comunidade de autoconsumo coletivo.

13. NÚMERO 21

13.1) Alínea a) | Resposta: sim confirma-se o entendimento. Neste contexto deve a adjudicatária informar a AHP-ADT ou o Município respetivo das delongas, comprovando tal situação, de forma a que se proceda à suspensão da contagem dos prazos.

13.2) Alínea a) | Resposta: Confirma-se o entendimento.

14. NÚMERO 23

14.1) Resposta: compreendemos a justificação aduzida, porquanto, consideramos dever existir uma análise dos equipamentos com correlação do tipo de frota de carros elétricos em circulação e tendencialmente em crescimento, e os critérios de desempenho (grau de utilização) de forma a que não tenhamos equipamentos obsoletos. Assim, sempre que se verificar uma diminuição da taxa de utilização por motivos de obsolescência dos equipamentos, a adjudicatária deve tratar da sua substituição.

15. NÚMERO 25

15.1) Alíneas b) e c) | Resposta: o n.º 25 reporta a três tipos de sanção que no presente procedimento a prevista na alínea a) é da competência dos Municípios, não interferindo, por isso, no momento em que as sanções, no seu sentido lato, passarem a constar no Regulamento da Mobilidade Elétrica. As multas previstas nas alíneas b) e c) é o entendimento que apresentam nas questões, isto é, passam a ser da exclusiva responsabilidade a sua aplicação por via do disposto no Regulamento da Mobilidade Elétrica.

16. ANEXO I

16.1) Resposta: Clarifica-se:

No caso do PCVE1 – AH Almeida na coluna relativa a Equipamento Técnico deve ler-se 6 tomadas.

Nos casos do PCVE3, PCVE5, PCVE6, PCVE7, PCVE8, PCVE9 e PCVE10 na coluna relativa a Pontos de Carga Simultânea deve ler-se 4, 4, 4,4, 4 e 4, num total global de 52 pontos de carga simultânea.

17. ANEXO – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

17.1) Ponto I, alínea e) | Resposta: A alínea e) do ponto I do Anexo II reporta para a alimentação do posto de carregamento com proveniência de uma Comunidade de Autoconsumo Coletivo. Pese embora se trate, ao abrigo do presente procedimento, um vínculo com o Operador de Ponto de Carregamento e não com a comercializadora, entendeu-se dispor esta informação caso haja a necessidade em termos técnicos de adaptar os postos de carregamento para atender a este requisito. Não havendo especificidade técnica a considerar para o efeito, esta informação para o Operador de Ponto de Carregamento fica sem efeito, devendo, no entanto, a adjudicatária na proposta mencionar a não necessidade de ajustar a instalação para cumprimento deste requisito. No momento de ligação ao Autoconsumo Coletivo, se se verificar a necessidade de ajustamento, competirá à adjudicatária a competente intervenção.

17.2) Ponto I, alínea e) | Resposta: A entidade adjudicante, tendo por base a estratégia definida para a Rede Aldeias Históricas de Portugal, determinou considerar a energia renovável preferencial ao consumo da rede elétrica. Neste sentido, e reunidas as condições, deve a entidade adjudicatária considerar a alimentação dos carregadores elétricos por esta via, salvo se identificar solução equiparada.

17.3) Ponto I, alínea e) | Resposta: o estudo da potência de energia não foi efetuado, competindo ao OPC (Operador de Pontos de Carregamento) verificar a potência elétrica disponível no local e, se necessário, solicitar o reforço da potência à E-REDES (ou outro ORD) antes de instalar o posto de carregamento.

17.4) Ponto II | Resposta: Atentos à questão colocada e não sendo legítimo responder no pedido de esclarecimentos, deve a interessada apresentar o seu ponto de vista na respetiva proposta, justificando, se assim o entender, as mais-valias do mesmo, não obstante de ter em atenção o solicitado no EDITAL.

17.5) Ponto II | Resposta: Confirma-se que deve ter 50kW por conector.

Belmonte, 11 de julho de 2025

O representante legal do Presidente da Comissão: Carlos Manuel Fonseca Ascensão

Cargo/função: Presidente da Direção da Aldeias Históricas de Portugal – Associação de Desenvolvimento Turístico (AHP-ADT).

Assinatura: [Assinatura Qualificada] Carlos Manuel da Fonseca Ascensão
Assinado de forma digital por [Assinatura Qualificada] Carlos Manuel da Fonseca Ascensão
Dados: 2025.07.11 17:11:44 +01'00'

EDITAL

PROCEDIMENTO CONJUNTO DE CONCESSÃO DO DIREITO DE UTILIZAÇÃO PRIVATIVA DO DOMÍNIO PÚBLICO DOS MUNICÍPIOS DE ALMEIDA, BELMONTE, CELORICO DA BEIRA, FIGUEIRA DE CASTELO RODRIGO, FUNDÃO, IDANHA-A-NOVA, MÊDA, SABUGAL E TRANCOSO, INTEGRANTES DA REDE ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL, PARA A INSTALAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DE PONTOS DE CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

PEDIDO DE ESCLARECIMENTOS

De acordo com o Artigo 7.º do Edital para a “concessão do direito de utilização privativa do domínio público de cada um dos Municípios, mencionados no ponto 1, para a instalação, manutenção e exploração de 11 (onze) Pontos de Carregamento de Veículos Elétricos (PCVE), a instalar em 11 Aldeias Históricas de Portugal, correspondentes a 42 lugares de estacionamento”, vem a Mota-Engil Renewing, solicitar os seguintes esclarecimentos ao procedimento do concurso.

EDITAL

Cláusula 8.ª PRAZO PARA A APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS

Questão 1: É do entendimento da interessada que deveremos entregar uma proposta individual em envelope fechado para cada município (Aldeia Histórica) ao qual queremos concorrer. Está correto o nosso entendimento ou, poderemos submeter todas as propostas num único envelope fechado ao Presidente da Comissão e depois será a Comissão quem procede à distribuição das propostas pelos respetivos municípios?

Questão 2: A adjudicação será efetuada de forma global ou dividida individualmente por lote? Será permitida a apresentação de propostas exclusivamente para os lotes de interesse de cada concorrente? A avaliação e a pontuação serão realizadas de forma individualizada para cada lote, permitindo que um Operador de Ponto de Carregamento (OPC) possa ser o adjudicatário de determinados lotes, enquanto outros lotes sejam atribuídos a diferentes concorrentes?

Cláusula 9.ª DOCUMENTOS A APRESENTAR

Questão 3: Quais são os elementos que devem constar na Memória Descritiva sob pena de exclusão da proposta? Como deverá ser feita a divisão dos lugares entre os "residentes" e os "demais utilizadores"?

Questão 4: É do nosso entendimento que os lugares de estacionamento destinados a residentes e os de uso geral estarão sempre localizados de forma contígua. Está correto o nosso entendimento?

Questão 5: Quais são os elementos que devem constar no Projeto de Instalação para efeitos de análise dos organismos que tutelam o Património no contexto regional e nacional?

Cláusula 10.ª CONTRAPARTIDA FINANCEIRA

Questão 6: Tendo em conta que o Glossário do Caderno de Encargos não define expressamente o termo "ponto de carregamento", solicitamos o esclarecimento sobre a forma como este conceito deve ser interpretado no âmbito do procedimento.

Especificamente, solicitamos confirmação se, ao referirem "ponto de carregamento", estão a considerar:

- a) o posto de carregamento, que pode integrar uma ou mais tomadas de carregamento, ou
- b) a tomada individual de carregamento (isto é, cada interface de carregamento disponível no posto).

Este esclarecimento reveste-se de especial relevância para a correta interpretação da aplicação da renda fixa de 1.000€ por ponto de carregamento instalado: A referida renda aplica-se por lugar de estacionamento, por posto, por ponto, ou por tomada?

Questão 7: Relativamente à renda fixa anual devida pelo concorrente, uma vez que esse valor não se encontra vertido na fórmula do critério de adjudicação, propomos que seja estabelecido um valor fixo anual a pagar por posto de carregamento.

Adicionalmente, é do entendimento da interessada que deveria ser uma renda fixa anual de 1.000€ por cada posto de carregamento instalado em cada Município. Aprovam esta sugestão?

Questão 8: A quantas casas decimais deverá ser indicada a percentagem do Valor de Faturação (VF) a partilhar?

Questão 9: Está previsto o pagamento de taxas adicionais durante o período de exploração, nomeadamente pela ocupação do espaço público, para além do valor fixo de 1000€ de renda anual e da percentagem sobre o preço arrecadado pelo OPC junto do CEME?

Cláusula 11.ª CRITÉRIO DE ADJUDICAÇÃO

Questão 10: O valor relacionado com a ativação do serviço de carregamento (€/ativação) geralmente está vinculado ao custo que o Operador de Posto de Carregamento (OPC) terá de pagar à EGME (MOBI.E) com base na tarifa estabelecida anualmente pela ERSE. É nosso entendimento que esta componente, estará excluída do apuramento do preço arrecadado pelo OPC junto do CEME. Está correto o nosso entendimento?

Questão 11: É nosso entendimento que o apuramento do preço arrecadado pelo OPC junto do CEME para efeitos do apuramento do valor a partilhar, não inclui o valor da energia cobrado pelo CEME, nem as taxas e impostos, incluindo a tarifa EGME (MOBI.E). Está correto o nosso entendimento?

Questão 12: Tendo em conta o cenário atual de incerteza relativamente à Entidade Gestora da Mobilidade Elétrica em Portugal, a concorrente gostaria de saber se é possível cobrar as sessões por energia carregada (€/kWh) ao invés da modalidade de tempo (€/min). A cobrança por energia acaba por ser mais justa para o UVE, incentivando a uma maior taxa de utilização dos ECVE.

Em caso afirmativo, qual será a fórmula de conversão que poderemos aplicar para a conversão do tarifário para energia?

Questão 13: A interessada questiona como funciona a majoração dos Postos de Carregamento Ultrarrápidos (PCUR)?

Questão 14: Quais serão as alterações que a concorrente poderá ter de fazer aos equipamentos para garantir a pontuação máxima no critério "Património Cultural"? Podem dar exemplos ou fornecer algumas imagens?

Questão 15: Solicitamos melhor esclarecimento relativamente à aplicação do critério TC (Tarifa de Carregamento), considerando que:

- Os PCSR têm um peso de 30%,
- Os PCR têm um peso de 50%,
- E os PCUR, com majoração de 20%, mas representando 20% do peso total da fórmula do TC.

Para validação do nosso entendimento, apresentamos o seguinte cenário hipotético, assumindo que os valores apresentados correspondem à pontuação máxima de cada subcritério:

PCSR (30%) – Preço inferior a 0,04 €/min = 100 pontos

PCR (50%) – Preço inferior a 0,12 €/min = 100 pontos

PCUR (20%) - composto por:

- a) 20% majoração
- b) N.º de carregadores = 15 = 100 pontos (peso 50%)
- c) Preço inferior a 0,13 €/min = 100 pontos (peso 50%)

Aplicando a fórmula conforme o nosso entendimento:

$$TC = (30\% \times 100p) + (50\% \times 100p) + (20\% \times 120) = 30 + 50 + 24 = 104 \text{ pontos (máximo possível)}$$

Solicita-se, por isso, confirmação de que este é, de facto, o modo de cálculo previsto para o critério TC;

Questão 16: É do nosso entendimento que, caso as propostas sejam apresentadas e analisadas individualmente por cada Município (Aldeia Histórica), o subcritério relativo ao número de postos de carregamento ultrarrápido (PCUR) a instalar, para efeitos de obtenção da pontuação máxima de 100 pontos (quando o número de PCUR for igual ou superior a 15), deixa de ser aplicável na prática.

Isto porque, considerando as características e a escala de cada local, não existe nem viabilidade técnica, nem número de lugares, nem necessidade operacional para a instalação de 15 ou mais PCUR numa única Aldeia Histórica.

Solicita-se, assim, confirmação sobre se este subcritério será ajustado proporcionalmente à escala de cada local, ou se se mantém como critério absoluto, mesmo quando a adjudicação e avaliação das propostas forem feitas de forma individual por Município.

Adicionalmente, gostaríamos de obter confirmação se quando o procedimento estabelece a instalação de 15 postos de carregamento ultrarrápido (PCUR) como condição para a obtenção da pontuação máxima (100 pontos) neste critério, pretendem aferir pelo número de carregadores físicos (ou seja, o número de equipamentos/postos PCUR a instalar), ou o número total de tomadas ou pontos de carregamento disponíveis, considerando que cada carregador PCUR pode

integrar duas ou mais tomadas, as quais também poderão ser consideradas como pontos de carregamento para efeitos de avaliação?

Questão 17: É do nosso entendimento que a instalação de um terminal de pagamento físico em cada posto de carregamento PCSR (CA) não constitui um requisito legal obrigatório no âmbito da rede Mobi.E.

Nesse sentido, consideramos ser admissível, em alternativa:

- a) a disponibilização de pagamento através de QR Code nos PCSR, permitindo na mesma ao utilizador a possibilidade de pagamento com cartão bancário de forma digital, ou
- b) a instalação de um único terminal de pagamento físico, desde que o mesmo sirva todos os postos de carregamento instalados PCSR, PCR ou PCUR e desde que instalados no mesmo local.

Solicita-se, assim, confirmação de que este entendimento está correto e que ambas as soluções são compatíveis com os requisitos do procedimento.

Cláusula 17.ª REQUISITOS DA INSTALAÇÃO E MANUTENÇÃO DOS PONTOS DE CARREGAMENTO

Questão 18: Foi realizado algum estudo ou, consulta ao ORD em relação à potência disponível e distâncias estimadas para cada um dos locais identificados nos lotes?

Cláusula 19.ª RISCO E LIMITAÇÕES DO CONTRATO

Questão 19: Na alínea a) é referido que as Aldeias Históricas de Castelo Mendo e Sortelha não beneficiam de parques de estacionamento formais, estando a sua construção pendente da aprovação da sua candidatura para o efeito. Ora, na eventualidade das candidaturas não serem aceites, quem será responsável pela construção do parque de estacionamento onde deverão ser instalados os "Hubs Mobility"?

É do nosso entendimento que, mesmo que as candidaturas sejam rejeitadas, a construção de um parque de estacionamento para albergar os "Hubs Mobility" será sempre necessária para garantir o bom funcionamento dos postos de carregamento assim como incentivar à utilização dos postos mencionados anteriormente.

Poderiam partilhar os projetos de execução dos parques de estacionamento?

Cláusula 20.ª OBRIGAÇÕES DO ADJUDICATÁRIO

Questão 20: Entendemos que o Operador de Ponto de Carregamento (OPC) tem o direito de aplicar sua marca nos equipamentos de carregamento, sem que isso seja considerado publicidade. Este entendimento está correto?

Adicionalmente, a interessada questiona se será necessário incluir o logótipo das “Aldeias Históricas de Portugal” ou quaisquer outros elementos obrigatórios no branding dos seus carregadores. Em caso afirmativo, solicitamos que especifiquem quais são.

Questão 21: A interessada compromete-se a explorar interruptamente o objeto de concessão durante todo o período da mesma, nos termos das Especificações Técnicas constantes do Anexo II do presente Edital, excetuando eventos de vandalismo, onde seja necessária a troca do Posto ou de respetivos componentes, falta de energia no local, incapacidade de se realizarem as comunicações com a Entidade Reguladora da Mobilidade Elétrica, entre outras situações, por causas não imputáveis à Interessada.

Solicita-se confirmação da afirmação.

Questão 22: No término do contrato, o operador é obrigado a desinstalar os equipamentos e devolver o local nas condições anteriores à instalação dos pontos de carregamento?

Cláusula 21.ª PRAZO PARA INÍCIO DA EXPLORAÇÃO

Questão 23: Relativamente ao prazo de instalação de 180, questiona-se se este período poderá ser suspenso no caso dos motivos que levarem à suspensão não serem imputáveis à concorrente como, por exemplo, atrasos na resposta aos pedidos de ligações ao ORD, ou mesmo de atrasos decorrentes de limitações, condicionantes ou recursos de autorização ou licenciamentos de competência de outras entidades que possam ter gestão inerente à localização onde se pretende a instalação do PCVE?

ANEXO I- LOCALIZAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS

Questão 24: No objeto do concurso é referido que o procedimento tem por objetivo a concessão de 11 (onze) pontos de carregamento de veículos elétricos, correspondentes a 42 lugares de estacionamento.

Contudo, verifica-se que os números indicados no Anexo I não coincidem com esta informação, estando ali referidos:

- 26 pontos de carregamento que, se forem duplos será equivalente a 52 tomadas,
- Total de 60 tomadas de carregamento entre tomadas CC e Tomadas CA
- 52 lugares de estacionamento (distribuídos entre uso geral e residentes).

Solicita-se, assim, o respetivo esclarecimento quanto aos valores corretos a considerar para efeitos de dimensionamento e apresentação da proposta, bem como qual a informação que deve prevalecer – a constante no objeto do concurso ou a do Anexo I.

Questão 25: Após análise do quadro onde constam o tipo e equipamentos técnicos a instalar, é do nosso entendimento que existem algumas incongruências na solução pedida, por exemplo:

AH Almeida: Pedem a instalação de um posto semirrápido e dois postos rápidos, referindo que a configuração deverá totalizar 3 tomadas CC $\geq$ 50 kW e 2 tomadas CA $\geq$ 22 kW. No entanto, também afirmam que deveremos garantir seis pontos de carga simultânea, sendo que, tal não é possível pois a configuração que referem apenas totaliza cinco tomadas de carga.

De acordo com o nosso entendimento da documentação disponibilizada no âmbito do presente procedimento:

Código	Localidade	Tipo		Equipamento técnico Total Tomadas	Lugares		Pontos de Carga Simultânea	Observações
		PCSR	PCR		(Geral)	(Residente)		
PCVE1	AH Almeida	1	2	5	4	2	6	Não deveriam ser 6 tomadas, equivalente ao número de pontos (6) e número de lugares (6) ?
PCVE2	AH Belmonte	1	2	5	4	2	6	Não deveriam ser 6 tomadas, equivalente ao número de pontos (6) e número de lugares (6) ?
PCVE3	AH Castelo Mendo	1	1	4	2	2	3	Não deveriam ser 4 pontos de carga simultânea, equivalente ao número total de tomadas (4) e número total de lugares (4)?
PCVE4	AH Castelo Novo	1	2	8	4	2	6	Não deveriam ser 6 tomadas, equivalente ao número de pontos (6) e número de lugares (6) ?
PCVE5	AH Castelo Rodrigo	1	1	5	2	2	3	Não deveriam ser total de 4 tomadas e 4 pontos de carga simultânea para ser equivalente ao número total de lugares (4) disponíveis?
PCVE6	AH Idanha-a-Velha	1	1	5	2	2	3	Não deveriam ser total de 4 tomadas e 4 pontos de carga simultânea para ser equivalente ao número total de lugares (4) disponíveis?
PCVE7	AH Linhares da Beira	1	1	5	2	2	2	Não deveriam ser total de 4 tomadas e 4 pontos de carga simultânea para ser equivalente ao número total de lugares (4) disponíveis?
PCVE8	AH Marialva	1	1	5	2	2	3	Não deveriam ser total de 4 tomadas e 4 pontos de carga simultânea para ser equivalente ao número total de lugares (4) disponíveis?
PCVE9	AH Monsanto	1	1	5	2	2	2	Não deveriam ser total de 4 tomadas e 4 pontos de carga simultânea para ser equivalente ao número total de lugares (4) disponíveis?
PCVE10	AH Sortelha	1	1	5	2	2	3	Não deveriam ser total de 4 tomadas e 4 pontos de carga simultânea para ser equivalente ao número total de lugares (4) disponíveis?
PCVE11	AH Trancoso	1	2	8	4	2	6	Não deveriam ser 6 tomadas, equivalente ao número de pontos (6) e número de lugares (6) ?

Desta forma, a interessada sugere que seja eliminada a coluna "Equipamento Técnico" e se assuma que todos dos carregadores serão duplos.

Assim sendo, todos os carregadores DC seriam duplos e dotados de duas tomadas CCS Combo 2 e todos os carregadores AC seriam duplos e dotados de duas tomadas do Tipo2 (Mennekes), assumindo-se que o número total de tomadas será sempre equivalente ao total de lugares a disponibilizar.

Questão 26: As localizações exatas dos carregadores indicadas na tabela do Anexo I já se encontram validadas pelas respetivas Aldeias Históricas?

ANEXO II- ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Questão 27: Em relação à Alínea e) do Anexo II - Nos termos do modelo Mobi.E atualmente em vigor, o fornecimento e a venda de energia elétrica ao utilizador final durante uma sessão de

carregamento não dependem diretamente da proveniência da energia do CPE que alimenta o posto de carregamento, mas sim do Comercializador de Eletricidade para a Mobilidade Elétrica (CEME) escolhido pelo utilizador. Neste enquadramento, e considerando que a energia contratada e faturada é fornecida pelo CEME e não pelo Operador de Ponto de Carregamento (OPC), entendemos que a eventual existência de uma Comunidade de Autoconsumo Coletivo instalada em cada Aldeia Histórica não deve implicar a obrigatoriedade dos Postos de Carregamento serem alimentados diretamente por essa unidade de produção local. Solicita-se, assim, confirmação de que tal obrigatoriedade não se aplica aos OPC no contexto do modelo Mobi.E, devendo essa exigência ser desconsiderada ou reavaliada.

Questão 28: É do nosso entendimento que todos os carregadores a instalar ao abrigo deste procedimento terão de ser integrados na Rede Mobi.E, tendo em conta que os locais onde os equipamentos serão instalados pertencem ao domínio público. Confirmam o nosso entendimento?

Questão 29: Relativamente aos carregadores semirrâpidos (PCSR), qual é o tipo e número de tomadas que cada equipamento deve garantir? Para os carregadores rápidos (PCR) e ultrarrápidos (PCUR), qual o tipo e número de tomadas que cada equipamento deverá garantir?

É de salientar que os PCSR não são dotados de conectores CCS Combo 2. Esses conectores apenas estão presentes em carregadores DC (PCR e PCUR).

Questão 30: É do entendimento da interessada que não existe nenhum PCSR no mercado que cumpra o requisito do “display colorido de 15”. Desta forma, a concorrente solicita a alteração deste requisito para os PCSR para “display colorido de 7”. Aceitam esta alteração?

Questão 31: No Anexo II, encontram-se descritas as especificações técnicas que os postos de carregamento (PC) devem cumprir. No que respeita aos Postos de Carregamento Rápido (PCR) e Postos de Carregamento Ultrarrápido (PCUR), constatamos que a inclusão da saída CHAdeMO se revela de utilidade limitada, uma vez que esta tecnologia só é atualmente compatível apenas com um número restrito de modelos de veículos elétricos. Neste contexto, solicitamos a possibilidade de configurar os PCR e PCUR exclusivamente com duas saídas CCS Combo 2, que representam o padrão adotado pelo mercado europeu e pela maioria dos fabricantes. Adicionalmente, salientamos que a saída AC em equipamentos PCR e PCUR apresenta uma aplicação prática reduzida, não sendo este tipo de conector utilizada para carregamentos rápidos. Assim, propomos que seja considerada a aceitação de configurações dos PCR e PCUR que disponham apenas de duas saídas CCS Combo 2.

Questão 32: O Posto de Carregamento Semirrápido (PCSR) deve garantir 22 kVA para cada tomada simultaneamente (22 kVA + 22 kVA) ou, os 22 kVA podem ser distribuídos entre as duas tomadas?

Questão 33: Os Postos de Carregamento Rápidos (PCR) e Postos de Carregamento Ultrarrápidos (PCUR) devem garantir uma potência igual ou superior a 50 kVA para cada tomada simultaneamente (50 kVA + 50 kVA) ou os 50 kVA podem ser distribuídos entre as duas tomadas?

Questão 34: No ponto 5. do Anexo III - Entendemos que a ocupação de um ponto de carregamento por um veículo que se encontre efetivamente em processo de carregamento não poderá, em circunstância alguma, ser considerada como estacionamento abusivo, não devendo, por conseguinte, ser objeto de sanção. Não obstante, poderá ser aplicado um tarifário adicional em €/min após um determinado período, como forma de incentivar a rotatividade e promover a disponibilidade do posto. Nesse enquadramento, sugerimos que seja conferida ao Operador de Ponto de Carregamento (OPC) a possibilidade de aplicar esse tarifário adicional após o tempo definido, mantendo-se, contudo, a definição de "estacionamento abusivo" restrita às situações em que o veículo permanece estacionado no local após a conclusão do carregamento, sem qualquer consumo de energia elétrica. Nestes casos, poderá ser considerada a integração de um sistema de sinalização luminosa no posto de carregamento, que permita alertar os agentes de autoridade para a presença de um veículo em situação irregular.

Questão 35: Consideramos que uma proposta de um equipamento de dimensões normais de mercado, mas com cores personalizadas e adaptadas aos espaços das Aldeias Históricas terá uma pontuação máxima de 100p no critério PC_IESA, está correto o nosso entendimento?

Questão 36: No que respeita ao fornecimento de um dashboard com funcionalidades Smartcity, solicita-se confirmação de que a disponibilização de dados ambientais específicos dependerá da existência de sensores ou dispositivos adequados instalados nos locais, sendo apenas possível a disponibilização de dados relacionados com o carregador e as sessões de carregamento caso tal infraestrutura não exista.

Adicionalmente, no que se refere à substituição de equipamentos, entende-se que esta apenas deverá ocorrer em caso de avaria definitiva ou obsolescência técnica comprovada. A mera introdução de novos modelos por parte do fabricante não justifica, por si só, a substituição dos equipamentos já instalados e operacionais.

Solicita-se, assim, confirmação de que:

- a) A disponibilização de dados ambientais no dashboard estará condicionada à existência, por parte da entidade adjudicante, de sensores de leitura adequados instalados no local. O Operador de Ponto de Carregamento (OPC) deverá, para efeitos de obtenção da pontuação máxima, apresentar um dashboard que permita a leitura e visualização dos dados provenientes desses sensores. No entanto, o OPC não deverá ser penalizado na avaliação da proposta caso a entidade adjudicante não disponibilize os sensores necessários à recolha desses dados.
- b) a substituição de equipamentos será apenas exigível em caso de avaria irreparável ou obsolescência funcional, e não por mera atualização comercial por parte do fabricante.

Questão 37: Solicita-se a indicação de qual o número total de residentes atualmente registados em cada uma das Aldeias Históricas abrangidas pelo presente procedimento, média de idade bem como o número total de habitações existentes em cada local.

Questão 38: Caso, durante o período de exploração, o Operador de Ponto de Carregamento (OPC) comprove que a taxa de ocupação dos postos instalados em lugares reservados a moradores se revela consistentemente abaixo do expectável, solicita-se esclarecimento sobre a possibilidade de, mediante aprovação prévia da entidade adjudicante, propor a reconfiguração desses lugares, passando os mesmos a estar disponíveis para utilização geral por qualquer utilizador da rede Mobi.E.

Mota-Engil Renewing

Mota-Engil Renewing, S.A.



Ricardo Pereira

CFO

EDITAL

PROCEDIMENTO CONJUNTO DE CONCESSÃO DO DIREITO DE UTILIZAÇÃO PRIVATIVA DO DOMÍNIO PÚBLICO DOS MUNICÍPIOS DE ALMEIDA, BELMONTE, CELORICO DA BEIRA, FIGUEIRA DE CASTELO RODRIGO, FUNDÃO, IDANHA-A-NOVA, MÊDA, SABUGAL E TRANCOSO, INTEGRANTES DA REDE ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL, PARA A INSTALAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DE PONTOS DE CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

RESPOSTA AO PEDIDO DE ESCLARECIMENTOS,

Em virtude do pedido de esclarecimentos solicitados pela MOTAENGIL – RENEWING – Energy Transition, infra dispõe a resposta às respetivas questões:

Cláusula 8ª PRAZO PARA A APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS

Questão 1

Resposta: A apresentação de propostas deve ser dirigida ao Presidente da Comissão, num envelope fechado, o qual deve conter todos os elementos referentes à proposta de cada ponto de carregamento, atendendo tratar-se de um procedimento conjunto.

Questão 2

Resposta: A adjudicação tem como pressuposto a análise integral das propostas, devendo, por isso, ser considerado um único procedimento adjudicatório, não havendo, assim, espaço para a observância da atribuição de lotes a diferentes concorrentes neste procedimento conjunto. A adjudicatária deve apresentar proposta para cada ponto de carregamento, e não apenas a parte do interesse da mesma.

Cláusula 9ª DOCUMENTOS A APRESENTAR

Questão 3

Resposta: A memória descritiva deve conter a caracterização do posto de carregamento, designadamente o detalhe dos equipamentos, as funções, a sua implantação nos locais previstos, cronograma desde o ato adjudicatório até ao início da entrada de funcionamento dos postos de carregamento, responsabilidades da adjudicatária e a solução relativa à integração paisagística e patrimonial. Relativamente à divisão dos lugares destinados aos residentes e aos demais utilizadores, fazemos a remissão para o Anexo I, coluna designada Lugares (Geral/Residentes), devendo nessa coluna e por Aldeia Histórica ser interpretado à direita da barra de separação os lugares para os “demais utilizadores”, e à esquerda da barra de separação, os lugares para “residentes”.

Questão 4

Resposta: Sim, está correto o vosso entendimento.

Questão 5

Resposta: Para correta instrução devem considerar a informação disposta no ponto 11, alínea 3), página 19 do Edital. A proposta deve ser convergente com os princípios de intervenção em áreas classificadas, remetendo-se para a respetiva legislação. A abordagem no desenho tem carácter flexível, no entanto, para uma análise mais eficiente a proposta deve ser detalhada na sua dimensão, volumetria, tipo de materiais, escala de cores, privilegiando-se a mimetização da solução. Sugere-se a inclusão de desenho técnico, ou semelhante, de forma a ilustrar com clareza a proposta. Este desenho técnico não deve ser confundido com projeto de execução, cujo instrumento será considerado e obrigatório para efeitos de operacionalização do processo de obra.

Cláusula 10ª CONTRAPARTIDA FINANCEIRA

Questão 6

Resposta: O ponto de carregamento deve ser interpretado na equiparação de uma “estação” que integra vários pontos de tipos de carregamento, sendo estes os postos de carregamento semirrápidos, rápidos e, sempre que possível ultrarrápidos. Neste sentido a renda de 1.000€ (mil euros) aplica-se ao ponto de carregamento, sendo neste procedimento conjunto de 11 pontos de carregamento (1/aldeia histórica).

Questão 7

Resposta: Sim, é esse o entendimento. O valor base é de 1.000€ (mil euros), nunca inferior, podendo a interessada apresentar valor superior por cada ponto de carregamento, equivalente a 11 pontos de carregamento (1/aldeia).

Questão 8

Resposta: A percentagem do Valor de Faturação (VF) deve ser indicada à centésima, ou duas décimas.

Questão 9

Resposta: Durante o período de exploração não está previsto o pagamento de taxas de ocupação do espaço público. Apenas é considerado o valor da renda anual e a percentagem do Valor de Faturação (VF).

Cláusula 11ª CRITÉRIO DE ADJUDICAÇÃO

Questão 10

Resposta: Confirma-se que o valor associado à ativação do serviço de carregamento de veículos elétricos (€/ativação) não é definido pelo presente procedimento, sendo este, efetivamente,

estabelecido anualmente pela ERSE, no âmbito da Tarifa de Acesso às Redes de Mobilidade Elétrica. Assim, cabe ao OPC suportar diretamente este encargo junto da EGME (Mobi.E), sendo este custo devidamente considerado pelo interessado na estrutura económica e financeira da proposta a apresentar, designadamente na definição do custo de utilização para o utilizador final, o qual é avaliado nos termos do critério de adjudicação previsto no ponto 11 do presente Edital.

Questão 11

Resposta: Sim, está correto o vosso entendimento. Efetivamente o apuramento do preço arrecadado pelo OPC junto do CEME para efeitos de cálculo da percentagem devida aos Municípios, não inclui o valor da energia elétrica faturada pelo CEME ao utilizador final, nem inclui as taxas e impostos legalmente aplicáveis - nomeadamente IVA e IE -, nem sequer a tarifa de ativação EGME (Mobi.E), a qual constitui um encargo autónomo do OPC. Sendo assim, o valor base a considerar para o cálculo da contrapartida financeira respeita apenas ao serviço de utilização do posto de carregamento prestado pelo OPC ao CEME, nos termos previstos no Edital, e à margem de exploração correspondente.

Questão 12

Resposta: Cabe esclarecer o seguinte:

- a) Nos termos do presente Edital, o critério de adjudicação define expressamente que o custo para o utilizador final é avaliado em função de um valor por tempo de carregamento (€/min), concretamente no Ponto 11 Critérios de Adjudicação, devendo a vossa proposta apresentar esse valor por tipo de posto (semirrápido, rápido, ultrarrápido).
- b) Nada temos a opor, na prática, à proposta de “cobrar as sessões por energia carregada” ao utilizador final em €/kWh, desde que, o valor faturado respeite o preço máximo indicado na proposta (convertido em €/min) e desde que o modelo de negócio proposto seja compatível com a Rede MOBI.E e com a legislação aplicável.
- c) É responsabilidade do concorrente demonstrar, na estrutura da sua proposta e na sua operação, que o modelo alternativo garante equivalência ao valor máximo proposto em €/min, considerando a potência de carregamento efetiva de cada equipamento.

Deste modo, o modelo de apresentação da proposta deverá manter-se em conformidade com o critério de adjudicação definido no Edital.

Questão 13

Resposta: No ponto de carregamento a instalar em cada Aldeia Histórica a interessada deve avaliar se, em termos técnicos e operacionais, é viável instalar carregador ultrarrápidos, designadamente avaliar a potência elétrica. Se exequível, a adjudicatária pode instalar postos de carregamento ultrarrápidos em detrimento, por exemplo de semirrápidos. A majoração tem presente dois sub-fatores (n.º de carregadores e preço) que, de acordo com a métrica poderá ter mais ou menos pontos. Para uma análise cuidada, remete-se para a página 17 do respetivo Edital.

Questão 14

Resposta: Não se conhecendo os equipamentos, não podemos prestar esclarecimentos sobre eventuais alterações. Sugerimos que verifiquem exemplos em áreas classificadas, ou nas suas imediações, o contexto relativo à mitigação do impacto.

Questão 15

Resposta: Relativamente ao pedido de esclarecimentos sobre a aplicação do critério TC, abaixo dispõe-se o respetivo exercício tendo presente um cenário hipotético de pontuação máxima em todos os critérios, acrescido de outros para uma melhor perceção:

	TC 50%															TOTAL			TOTAL GERAL	COTAÇÃO FINAL TC	
	PCS(30%) - preço/min.				PCR (50%) - preço/min.				PCUR (20%)							PCS	PCR	PCUR			
									N.º Carregadores (50%)			Preço/min. (50%)									
	< 0,04€	[0,04€-0,05€]	[0,05€-0,07€]	≥ 0,08€	< 0,12€	[0,12€-0,13€]	[0,14€-0,15€]	≥ 0,16€	5	10	≥ 15	< 0,13€	[0,13€-0,14€]	[0,15€-0,16€]	≥ 0,17€						30%
EMPRESA A		60			100					60		100				18	50	6	10	84	42
EMPRESA B	100				60					100		60				30	50	10	6	76	38
EMPRESA C			30		100				30			100				9	50	3	10	72	36
EMPRESA D	100				100					100		100				30	50	10	10	100	50

Perante a informação disposta na tabela, observa-se que o PCUR não pode ascender os 100 pontos (PCUR= n.º carregadores (50%*100ptos*20%)+(preço/min. (50%*100ptos*20%) = 100 pontos

Questão 16

Resposta: A leitura do Edital deve ser sempre considerada de forma conjunta e não individualizada. Assim, perante este pressuposto e para se atingir o valor máximo da majoração (≥ 15 carregadores) relativo a este sub-fator, a análise é incidente nos 11 pontos de carregamento. A verificação do cumprimento deste critério é feita por posto PCUR.

Questão 17

Resposta: O vosso entendimento está correto e ambas as soluções são compatíveis. No entanto, e dado o contexto, opta-se pela alínea b) (instalação de um único terminal), podendo, todavia, e em adição, instalarem a disponibilização de pagamento através de QRCode. Ressalva-se a necessidade de colocarem de forma clara as instruções de pagamento.

Cláusula 17ª REQUISITOS DE INSTALAÇÃO E MANUTENÇÃO DOS PONTOS DE CARREGAMENTO

Questão 18

Resposta: Não foi efetuado qualquer estudo.

Cláusula 19ª RISCO E LIMITAÇÕES DO CONTRATO

Questão 19

Resposta: Partilhámos do vosso entendimento, no entanto, será uma decisão a tomar em momento oportuno, podendo esta, no limite, assentar numa infraestruturização mais minimalista.

Os projetos de execução constituem-se como ações da própria candidatura, não estando, por isso, elaborados.

Cláusula 20ª OBRIGAÇÕES DO ADJUDICATÁRIA

Questão 20

Resposta: Sim, é possível efetuar a aposição da marca do Operador de Ponto de Carregamento. Ressalva-se, no entanto, que deve existir validação prévia da Aldeias Históricas de Portugal para respetiva validação da maquete. É obrigatório a inclusão do Logo Aldeias Históricas de Portugal por se tratar de um procedimento tutelado por esta entidade, cujo desígnio da Rede deve ser evidente. No caso de se avançar com o procedimento adjudicatório, esta questão será tratada em data específica.

Questão 21

Resposta: Sim, devendo, no parágrafo redigido por V.ª Ex.ª ser lido Ininterruptamente em detrimento a interruptamente.

Questão 22

Resposta: Remetemos para o ponto 15 do Edital, o qual apresenta vários cenários e o modus operandi a ser tido em conta para cada um deles. Porquanto, e se for essa a vontade das partes de se efetivar a desinstalação dos equipamentos no término do contrato, deve a adjudicatária ter em atenção o disposto na alínea f) do ponto 15 do respetivo Edital.

Cláusula 21ª PRAZO PARA INÍCIO DA EXPLORAÇÃO

Questão 23

Resposta: Relativamente à questão colocada, deve aplicar-se a alínea e) do ponto 21 que, tratada a respetiva análise do motivo do incumprimento do prazo, vigorará o procedimento previsto na alínea f) do mesmo ponto.

ANEXO I – LOCALIZAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS

Questão 24

Resposta: Por lapso no objeto do concurso é feita a referência a 42 lugares de estacionamento, porém, deve ser considerado o n.º de 52 lugares de estacionamento (ver Anexo I, coluna designada Lugares (Geral/residente). Os 26 pontos de carregamento estão corretos, correspondendo a 42 tomadas CC e 22 tomadas CA.

Questão 25

Resposta: No caso referido foi assumido que o PCSR tem disponível 3 tomadas, ainda que correspondendo a dois lugares de estacionamento e a 2 pontos de carga simultâneo pela impossibilidade de assistir em simultâneo três viaturas.

Tendo presente a vossa sugestão, indagamos se a mesma consegue dar resposta a todo o tipo de viatura elétrica, atendendo que comumente se observa a presença de 3 tipos de tomada.

Questão 26

Resposta: Sim, as localizações estão validadas pela Associação Aldeias Históricas de Portugal, bem como pelos municípios.

ANEXO II – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Questão 27

Resposta: A alínea e) do ponto I do Anexo II reporta para a alimentação do posto de carregamento com proveniência de uma Comunidade de Autoconsumo Coletivo, no caso dos postos destinados a residentes. Pese embora se trate, ao abrigo do presente procedimento, um vínculo com o Operador de Ponto de Carregamento e não com a comercializadora, entendeu-se dispor esta informação caso haja a necessidade em termos técnicos de adaptar os postos de carregamento para atender a este requisito. Não havendo especificidade técnica a considerar para o efeito, esta informação para o Operador de Ponto de Carregamento fica sem efeito, devendo, no entanto, a adjudicatária na proposta mencionar a não necessidade de ajustar a instalação para cumprimento deste requisito.

Questão 28

Resposta: O procedimento Conjunto em referência integra um quadro de atuação mais amplo no contexto da descarbonização, razão pela qual se considera a instalação de Comunidade de Autoconsumo Coletivo (CAC) e outras ações. Atendendo que são processos complexos e morosos e sem correspondência em termos de timing de implementação com a instalação dos pontos de carregamento, numa primeira fase deve ser considerada a integração na Rede MOBI.E o consumo de residentes e demais utilizadores. Quando observada as condições funcionais cabais relativas às Comunidades de Autoconsumo Coletivo, os postos de carregamento dirigidos para os residentes devem obedecer à integração numa outra solução que permita que a comunidade residente beneficie de um consumo mais barato e limpo, devendo a adjudicatária, neste contexto, considerar os tramites necessários para a efetivação desta alteração.

Questão 29

Resposta: Tendo presente a vossa questão, informa-se que devem considerar nos postos de carregamento semirrápidos 2 tomadas e nos restantes (PCR e PCUR) 3 tomadas.

Questão 30

Resposta: sim aceitamos a sugestão, porquanto devem anexar elementos comprobatórios relativos à inexistência no mercado da solução que cumpra este requisito.

Questão 31

Resposta: Preferencialmente devem atender aos tipos de tomadas identificados no anexo II. Todavia, e atendendo que competirá à Comissão a análise das respetivas propostas, devem

introduzir argumentário que qualifique a vossa sugestão, não obstante de inscreverem resposta em conformidade com o disposto no anexo.

Questão 32

Resposta: O Posto de Carregamento Semirrápido (PCSR) deve garantir 22kVA para cada tomada simultaneamente (22 kVA + 22 kVA).

Questão 33

Resposta: Em linha com a resposta à anterior questão, devem os postos de carregamento rápidos (PCR) e postos de carregamento ultrarrápidos (PCUR) garantir potência igual ou superior a 50 kVA para cada tomada simultaneamente (60 kVA + 50 kVA).

Questão 34

Resposta: Entendemos os motivos aduzidos, os quais corroboramos. Ressalva-se, que estamos perante localidades, na sua maioria, com classificação administrativa de Aldeia, limitando, por isso, a passagem frequente de agentes da autoridade, pese embora a sua grande afluência turística. Perante esta factualidade, sugerimos que seja pensado outro mecanismo que permita o cumprimento desta regra de utilização.

Questão 35

Resposta: No contexto de áreas com classificação patrimonial a solução deve ter um pensamento integrado, o qual extravasa a mera questão da cor. Para melhor entendimento reportamos para o n.º 7, do ponto 20 do Edital. Rememora-se que a obrigação de elaboração dos projetos de execução apenas é necessária se se observar a efetivação do procedimento adjudicatório, relegando para a fase de apresentação de proposta a anexação de um desenho técnico e a especificação dos materiais e da solução, definida no Edital como ficha técnica.

Questão 36

Resposta: a questão 36 reporta para duas situações de análise, as quais infra se dispõem:

- 1) **Sustentabilidade:** o n.º 5 do ponto 20 do Edital reporta à necessidade de garantir que os equipamentos cumpram as indicações europeias, designadamente as normas técnicas de segurança e eficiência. Sobre esta matéria importa referir que na questão por V.ª Ex.ª colocada, questão 27, enquadra-se a possibilidade de se introduzir a eficiência energética por meios de soluções renováveis para alimentação dos respetivos postos de carregamento, visando, deste modo, convergir para este status quo. Não obstante, atendendo que este pressuposto não é da responsabilidade do Operador do Ponto de Carregamento, deve este primar pela instalação de equipamentos que evidenciem ser compatíveis com sistemas de redes inteligentes ou smartgrids, ou seja, gerir de forma dinâmica o carregamento, otimizando o consumo de energia e garantido que a infraestrutura de carregamento funcione de forma eficiente sem sobrecarregar a rede. Por outro lado, a adjudicatária pode propor equipamentos alinhados com o eco-design e convergente com a norma RoHS. Assim, e compreendendo-se que, por exemplo, para cumprimento da Diretiva 2008/50/CE seriam necessários outros sistemas

de monitorização adicionais, a interessada, como se demonstrou, pode sempre ir ao encontro da minoração dos impactos ambientais.

No tocante aos dados, a entidade poderá sempre apresentar ficha técnica de comprovação de que os equipamentos cumprem os requisitos ambientais, nomeadamente a durabilidade dos mesmos, a utilização de materiais sustentáveis no seu fabrico, a % de reutilização dos materiais no fim de vida útil dos equipamentos, a ausência ou mitigação de desperdício de energia entre outros requisitos que possam classificar estes equipamentos como sendo “verdes”. Pretende-se que esta informação seja disposta junto dos utilizadores, ajudando também na meta da neutralidade carbónica a que a Rede Aldeias Históricas de Portugal se propõe atingir.

Sobre os dados de utilização, a adjudicatária deve apresentar o n.º de carregamentos, o tempo de carregamento, energia consumida por carregamento e global por periodicidade a definir, estimativa de CO2 não emitido em comparação com os veículos a combustão. Possibilidade de o dashboard ser escalado na sua arquitetura, considerando os upgrades que se vier a introduzir nos sistemas de monitorização e de atributos, designadamente a instalação de comunidade de autoconsumo coletivo.

- 2) **Inovação:** compreendemos a justificação aduzida, porquanto, consideramos dever existir uma análise dos equipamentos com correlação do tipo de frota de carros elétricos em circulação e tendencialmente em crescimento, de forma a que não tenhamos equipamentos obsoletos. Evoca-se igual abordagem que referem na vossa questão 31, isto é, a utilização limitada adstrita à saída CHAdEMO. Assim, sempre que se verificar uma diminuição da taxa de utilização por motivos de obsolescência dos equipamentos, a adjudicatária deve tratar da sua substituição.

Para concluir, a análise da dimensão de sustentabilidade não está condicionada à disponibilização de sensores por parte da entidade adjudicante, factualidade que se demonstrou no ponto 1 acima disposto, devendo assim a adjudicatária apresentar na proposta áreas de análise onde possamos aferir o cumprimento de fornecimento de dados ambientais.

Questão 37

Resposta: para clarificarmos esta questão abaixo apresenta-se quadro com a informação, a qual deve ser lida considerando a área definida como Aldeia Histórica e o lugar onde se insere a Aldeia Histórica (fonte, INE 2021). Importa esclarecer que se se considerar a escala da freguesia o n.º de residentes amplia consideravelmente, entendendo-se para o procedimento em referência, uma atuação com a área da freguesia.

Aldeia Histórica	Pop. Residente Lugar	Pop. Residente A.H.
Almeida	1 054	225
Belmonte	2 229	104
Castelo Mendo	39	31
Castelo Novo	107	88

Castelo Rodrigo	48	46
Idanha-a-Velha	48	48
Linhares da Beira	117	73
Marialva	145	26
Monsanto	98	98
Sortelha	158	1
Trancoso	2 575	234
Total	6618	974

Aldeia Histórica	Média de Idades				Pop. Residente A.H.
	< 14	15 - 24	25-64	≥ 65	
Almeida	13	18	108	86	225
Belmonte	8	9	44	43	104
Castelo Mendo	1	1	14	15	31
Castelo Novo	7	5	40	36	88
Castelo Rodrigo	4	6	24	12	46
Idanha-a-Velha	1	1	10	36	48
Linhares da Beira	0	2	25	46	73
Marialva	2	0	8	16	26
Monsanto	9	4	34	51	98
Sortelha	0	0	1	0	1
Trancoso	23	12	120	79	234
Total	68	58	428	420	974

Sobre a tabela infra ressalva-se que os edifícios são correspondentes à escala da Aldeia Histórica e não do lugar ou da freguesia.

AHP	Edifícios clássicos
	n.º
AHP de Almeida	314
AHP de Belmonte	351
AHP de Castelo Mendo	64
AHP de Castelo Novo	218
AHP de Castelo Rodrigo	62
AHP de Idanha-a-Velha	81
AHP de Linhares da Beira	179
AHP de Marialva	47
AHP de Monsanto	264
AHP de Piódão	128
AHP de Sortelha	47
AHP de Trancoso	322
Total AHP	2077

Questão 38

Resposta: é passível de proceder à reconfiguração dos lugares de estacionamento desde que esclareçam qual a taxa de ocupação mínima aceitável, não podendo, em momento algum, ser considerada esta decisão irreversível, ou seja, observada dinâmicas de crescimento de residentes dever-se-á proceder à configuração inicial.

Belmonte, 09 de julho de 2025

O representante legal do Presidente da Comissão: Carlos Manuel Fonseca Ascensão

Cargo/função: Presidente da Direção da Aldeias Históricas de Portugal – Associação de Desenvolvimento Turístico (AHP-ADT).

Assinatura: [Assinatura Qualificada] Carlos Manuel da Fonseca Ascensão
Assinado de forma digital por [Assinatura Qualificada] Carlos Manuel da Fonseca Ascensão
Dados: 2025.07.10 10:35:51 +01'00'

ANEXO IV – Declaração MotaEngil Renewing, S.A.

CARTA DE NÃO RESPOSTA

CONCESSÃO DA EXPLORAÇÃO DE POSTOS DE CARREGAMENTO DE MOBILIDADE ELÉTRICA INTEGRANTES DA REDE ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL

Exmos. Senhores,

Assunto: Manifestação de Não Participação

Na qualidade de representante legal da Mota-Engil Renewing, S.A. (com a atual designação comercial de 'REMO – powered by Mota-Engil'), com sede na Rua do Rego Lameiro, após análise dos documentos do procedimento, concluímos que, nas condições atualmente apresentadas, não estão reunidos os pressupostos mínimos para que possamos apresentar uma proposta adequada, inerente aos seguintes fatores:

Prazo para apresentação das propostas

O prazo de 15 dias úteis para a entrega de propostas revela-se muito curto tendo em conta o funcionamento deste procedimento. O facto de as propostas terem de ser submetidas via envelope fechado e entregues fisicamente reduz ainda mais o prazo de elaboração de propostas. Num procedimento futuro, aconselhamos pela formalização do processo através de plataforma digital (exemplo: Acingov, Vortal,...), o que irá permitir um acesso mais simples às peças de concurso, processo de interação entre contratante e adjudicatário mais fluido e transparente e uma submissão de propostas mais simples e eficaz.

Prazo de Instalação (180 dias)

O prazo de 180 dias para entrada em exploração dos postos não está de acordo com o tempo médio necessário, envolvendo Processos de Licenciamento e Registo (PLR) junto da E.Redes, os quais, em condições normais, prorrogam substancialmente este prazo, colocando em risco o cumprimento do cronograma proposto.

Obsolescência dos Carregadores Rápidos e Ultrarrápidos

Os carregadores designados como “rápidos” e “ultrarrápidos” contemplam a existência de uma tomada AC, bem como de uma tomada CHAdeMO, falhando assim em satisfazer os padrões atualmente exigidos pelo mercado e por fabricantes de veículos e diminuindo bastante as taxas de ocupação previstas dos postos de carregamento, impactando negativamente a análise de rentabilidade do projeto.

Prazo Contratual Excessivamente Curto

A duração contratual estabelecida mostra-se insuficiente para assegurar a amortização dos investimentos iniciais e não prevê qualquer mecanismo de extensão, o que inviabiliza o equilíbrio económico-financeiro do projeto.

Face do exposto, consideramos que as condições fixadas no caderno de encargos são incompatíveis com a sustentabilidade financeira e operacional de um projeto de mobilidade elétrica.

Não obstante, manifestamos a nossa total disponibilidade para esclarecer qualquer questão adicional que considerem relevante. Caso, no futuro, exista abertura para uma eventual revisão dos parâmetros definidos, estaremos disponíveis para contribuir com sugestões que possam ajudar a tornar o procedimento mais alinhado com as dinâmicas do mercado.

Risco e Limitações do Contrato

A falta de parques de estacionamento formais em Castelo Mendo e Sortelha e a incerteza associada à responsabilidade de construção dos mesmos, faz com que as condições de instalação dos postos de carregamento nestes locais sejam uma incógnita.

Desta forma, propomos que seja a responsabilidade de construção destas infraestruturas seja definida como responsabilidade do Contratante, logo nas peças do procedimento.

Características técnicas dos postos de carregamento

Os carregadores semirrápidos destinados a residentes não poderão estar integrados na rede Mobi.E se estiverem a ser alimentados pela Comunidade de Autoconsumo coletivo instalada em cada Aldeia Histórica. Tal não poderá acontecer, uma vez que, como os postos serão instalados em domínio público, terão de ser obrigatoriamente integrados na rede Mobi.E. Adicionalmente, o facto de os postos não estarem integrados na rede pública, vai diminuir a disponibilidade de postos para os UVE em geral e reduzir a faturação esperada desses equipamentos. Consequentemente, a rentabilidade do projeto será menor assim como a percentagem de partilha de receita que os OPC poderão partilhar.

Lugares de estacionamento disponíveis

Consideramos que todos os lugares de estacionamento afetos postos de carregamento deverão estar disponíveis para qualquer utilizador de veículos elétricos (UVE), independentemente do seu estatuto de residente nas AH ou "externo". Tendo em conta que a quantidade de residentes em algumas das localizações é muito reduzida e que a maior parte dos postos de carregamento teria uma utilização maioritariamente sazonal, é vital que estes estejam acessíveis a todos os UVE durante todo o ano, mas especialmente nas épocas de maior demanda. Assim, garantimos que as taxas de ocupação dos postos são maximizadas e que conseguimos servir o maior número de pessoas possível, dando mais um passo importante na descarbonização.

Sem outro assunto de momento,

REMO- powered by Mota-Engil


Mota-Engil Renewing, S.A.

Luis Miguel Castanheira
CEO

ANEXO V – Pedido de Esclarecimentos solicitado pela Comissão

EDITAL

PROCEDIMENTO CONJUNTO DE CONCESSÃO DO DIREITO DE UTILIZAÇÃO PRIVATIVA DO DOMÍNIO PÚBLICO DOS MUNICÍPIOS DE ALMEIDA, BELMONTE, CELORICO DA BEIRA, FIGUEIRA DE CASTELO RODRIGO, FUNDÃO, IDANHA-A-NOVA, MÊDA, SABUGAL E TRANCOSO, INTEGRANTES DA REDE ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL, PARA A INSTALAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DE PONTOS DE CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS

PEDIDO DE ESCLARECIMENTOS,

Na sequência da análise à proposta apresentada pela EDP, S.A., realizada pela Comissão de Acompanhamento do procedimento supramencionado, abaixo dispomos um conjunto de questões para efeitos de um melhor entendimento do conteúdo da proposta, visando o apoio à tomada de decisão da respetiva Comissão:

1. NÚMERO 1

Questão: Ponto 10 do Edital | Contrapartida Financeira: a Concorrente na documentação que compõe a proposta não apresenta informação sobre o pagamento de uma renda anual, no valor mínimo de 1.000€ (mil euros) por cada ponto ou estação de carregamento, fazendo apenas menção ao Volume de Faturação. Por conseguinte, e atendendo que a contrapartida financeira é composta por dois domínios, a saber: percentual do volume de faturação e pagamento anual de uma renda por cada ponto instalado, solicita-se os devidos esclarecimentos sobre o pagamento da renda, uma vez que se encontra omissa na proposta. Ressalva-se, que este assunto foi tratado no vosso pedido de esclarecimentos, tendo sido veiculada informação cabal (ver pedido de esclarecimentos e nossa resposta, ponto 5.1, alínea a))

2. NÚMERO 2

Ponto 20 do Edital | Obrigações do Adjudicatário: Neste ponto, importa referir que são várias as situações que se entende não estarem devidamente esclarecidas, pese embora, algumas possam ser tratadas no contexto da fase subsequente. Todavia, assiste-nos elencar aquelas que motivam preocupação pela ausência na Memória Descritiva, na sua maioria, alvo de pedido de esclarecimentos, como sendo:

- O ponto 3) do ponto 20: destaque para o facto de se colocar como condição primordial um sistema misto de pagamento, designadamente a disponibilização de pagamento por débito/crédito, facto que não se verifica nas fichas técnicas do equipamento, fazendo apenas alusão à condição de opcional. Assim, solicita-se os devidos esclarecimentos no que concerne ao cumprimento deste requisito.
- No ponto 3 e 5) do ponto 20, é feita referência sobre a importância de se aplicar medidas correlacionadas com a sustentabilidade, razão pela qual se inscreveu, também, como critério de adjudicação. Ora neste campo, a concorrente não apresenta qualquer solução, muito embora tivesse, de igual modo, sido uma questão amplamente tratada no pedido de esclarecimentos (ver no documento pedido de esclarecimentos e nossa resposta, pontos 6.5; 12.18; 14.1). Para o efeito, solicitamos os devidos esclarecimentos.
- Nos diversos itens que compõem o n.º 4, verifica-se, igualmente, que a interessada não é clara ou é omissa na proposta, não obstante de ter sido também esclarecida sobre as matérias relacionadas com a gestão de dados e a relação com os utilizadores (ver no documento pedido de esclarecimentos e nossa resposta, pontos 12.3; 12.4; 12.9; 12.12; 12.17). Solicitamos os necessários esclarecimentos.
- No ponto 7 do ponto 20, e como já mencionado no que diz respeito a uma resposta clarividente sobre a integração paisagística e patrimonial, a concorrente não aborda este tema de forma elucidativa, apesar dos esclarecimentos produzidos neste âmbito (ver no documento pedido de esclarecimentos e nossa resposta, pontos 4.1, alínea a)). Solicitamos os devidos esclarecimentos.

3. NÚMERO 3

- a) Ponto 23 do Edital | Atualização da Rede: A interessada não faz qualquer referência sobre este ponto, no entanto, ressalva-se, que foi esclarecida, fazendo-se menção aos propósitos inerentes, em linha com os princípios da inovação, ajustados com a dimensão da sustentabilidade. Pede-se os devidos esclarecimentos.

Assim, e no prazo de 5 dias úteis a contar da data da receção do presente pedido de esclarecimentos, deve a concorrente apresentar os devidos esclarecimentos, de forma a que a Comissão possa dar seguimento ao procedimento adjudicatório.

Belmonte, 06 de agosto de 2025

O representante legal do Presidente da Comissão: Carlos Manuel Fonseca Ascensão

Cargo/função: Presidente da Direção da Aldeias Históricas de Portugal – Associação de Desenvolvimento Turístico (AHP-ADT).

Assinatura:

[Assinatura
Qualificada] Carlos
Manuel da
Fonseca Ascensão

Assinado de forma digital
por [Assinatura Qualificada]
Carlos Manuel da Fonseca
Ascensão
Dados: 2025.08.08 15:25:28
+01'00'

ANEXO VI – Resposta da Concorrente ao Pedido de Esclarecimentos solicitado pela Comissão

“PROCEDIMENTO CONJUNTO DE CONCESSÃO DO DIREITO DE UTILIZAÇÃO PRIVATIVA DO DOMÍNIO PÚBLICO DOS MUNICÍPIOS DE ALMEIDA, BELMONTE, CELORICO DA BEIRA, FIGUEIRA DE CASTELO RODRIGO, FUNDAÇÃO, IDANHA-A-NOVA, MÊDA, SABUGAL E TRANCOSO, INTEGRANTES DA REDE ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL, PARA A INSTALAÇÃO, MANUTENÇÃO E EXPLORAÇÃO DE PONTOS DE CARREGAMENTO DE VEÍCULOS ELÉTRICOS”

ALDEIAS HISTÓRICAS DE PORTUGAL – ASSOCIAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO

RESPOSTA PEDIDO DE ESCLARECIMENTOS AHP-ADT

1. Número 1: Apesar de no Ponto 10 do Edital se referir que são devidos no mínimo 1.000€ a cada município, no Ponto 11 do Edital, em que são listados os critérios de adjudicação, a renda anual não é considerada para o cálculo da pontuação total.
Acresce ainda que em sede de pedido de esclarecimentos, foi clarificado que seriam devidos 11.000€ por ano à totalidade dos municípios, em caso de adjudicação.
Tendo em conta o exposto, é do entendimento da interessada que a renda anual constitui uma obrigação contratual, não sendo necessária fazer-lhe referência no documento de proposta.
2. Número 2: Entende a interessada que, com a submissão de proposta, está a aceitar todas as obrigações listadas no Edital, nomeadamente no Ponto 20, pelo que não as incluiu na Memória Descritiva.
3. Número 2 | Ponto 1: A interessada confirma que nas fichas técnicas enviadas, em sede de proposta, o método de pagamento por cartão de crédito/débito é apresentado como opcional. Esclarece-se que as fichas técnicas são documentos oficiais dos próprios fabricantes dos equipamentos, e que cabe ao instalador e operador do Posto optar, ou não, pela disponibilização desta funcionalidade. Sendo entendimento da interessada que a disponibilização de um sistema de pagamentos misto é obrigação contratual, com a submissão de proposta, entende a interessada que está a aceitar esta obrigação, pelo que não a incluiu na Memória Descritiva.
4. Número 2 | Ponto 2: A interessada identificou em sede de proposta (cfr. Ponto 1 da Memória Descritiva) que responderá às exigências ambientais e de integração paisagística das seguintes formas:
 - a. Utilização de Equipamentos Compactos, de dimensões reduzidas que se integrem facilmente no espaço urbano sem causar impacto visual significativo.
 - b. Utilização de Cores Neutras e pouco vibrantes, no branding dos equipamentos, que se harmonizem com a paisagem e as características locais
 - c. Utilização de Equipamentos com acabamentos discretos, de design simples e elegante, evitando formas que possam parecer fora de contexto.
 - d. Integração dos Postos e Armários BTE, sempre que possível, com a vegetação existente (i.e. próximos a canteiros, arbustos ou outras áreas verdes), como

forma de minimizar o impacto dos equipamentos e a integrá-los melhor no ambiente.

Adicionalmente, em sede de Pedido de Esclarecimentos, foi confirmado pela concessionária, e considerado como obrigação contratual pela interessada, que por motivos de sustentabilidade deve o adjudicatário:

- e. Monitorizar e partilhar informação relativa à energia consumida pelos equipamentos e níveis médios de CO2 não emitidos, em comparação com os veículos a combustão (cfr. ponto 6.5 do Pedido de Esclarecimentos)
- f. Atualizar os equipamentos com base em critérios de desempenho e necessidade dos utilizadores, garantindo uma gestão racional, eficiente e mais sustentável dos recursos (cfr. ponto 14.1 do Pedido de Esclarecimentos)
- g. Adotar uma solução técnica, nomeadamente ao nível de instalação elétrica, que viabiliza e assegura a integração dos equipamentos semirrápidos numa comunidade de autoconsumo, quando estas forem constituídas (cfr. ponto 17.1 do Pedido de Esclarecimentos)
- h. Instalar sensores de monitorização de indicadores ambientais, mediante solicitação da AHP-ADT (cfr. ponto 12.18 do Pedido de Esclarecimentos).

É do entendimento da interessada que estas obrigações foram tacitamente aceites com a entrega de proposta pela EDP Comercial.

Por fim, no que diz respeito ao fornecimento de um dashboard (Smartcity) para Recolha e Gestão da Informação, fator utilizado como critério de adjudicação, mas que não constitui uma obrigação do concurso (i.e. não é fator de exclusão), foi decisão da interessada apresentar uma proposta que não considera a disponibilização desta componente.

5. Número 2 | Ponto 3: No que concerne às obrigações impostas pela Concessionária ao nível de SLA de suporte técnico ao utilizador, resolução de avarias e operacionalidade dos Postos, esclarece a interessada que se compromete com o disposto pelo Regulamento da Mobilidade Elétrica e no Edital. Salienta-se:
- a. Prazo de 72 (setenta e duas) horas para “Repor as condições normais de funcionamento”, a contar do momento em que a Concessionária toma conhecimento da ocorrência, na situação em que ocorra uma avaria na comunicação do ponto de carregamento do OPC com o Sistema de Gestão da Mobi.E.
 - b. Prazo de 4 (quatro) horas para “Desbloquear o cabo de carregamento que se encontre preso” é válido a contar do momento em que a Concessionária toma conhecimento da ocorrência.
 - c. Disponibilização da linha OPC, disponível e acessível 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana, 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias por ano.

Por fim, de acordo com o mencionado pela interessada no ponto 12.9 do respetivo pedido de esclarecimentos, a forma sob a qual a EDP Comercial se compromete a informar os utilizadores e as forças de segurança de situações de incumprimento é através de código de cores nas luzes dos equipamentos de carregamento de veículos elétricos. Uma vez terminado o carregamento de um veículo elétrico, a luz led do ponto de carregamento em causa passa de azul (veículo elétrico em carga) para verde (veículo

carregado e ponto de carregamento disponível). Desta forma, através da conjugação da sinalização vertical de “veículo em carga” e da luz verde no ponto de carregamento, consideram-se informados tanto os utilizadores de veículos elétricos, como as entidades fiscalizadoras, de situações de incumprimento em que o utilizador está a ocupar o posto de carregamento não estando a carregar.

6. Número 2 | Ponto 4: A interessada identificou em sede de proposta (cfr. Ponto 1 da Memória Descritiva) que responderá às exigências ambientais e de integração paisagística das seguintes formas:
- Utilização de Equipamentos Compactos, de dimensões reduzidas que se integrem facilmente no espaço urbano sem causar impacto visual significativo.
 - Utilização de Cores Neutras e pouco vibrantes, no branding dos equipamentos, que se harmonizem com a paisagem e as características locais
 - Utilização de Equipamentos com acabamentos discretos, de design simples e elegante, evitando formas que possam parecer fora de contexto.
 - Integração dos Postos e Armários BTE, sempre que possível, com a vegetação existente (i.e.próximos a canteiros, arbustos ou outras áreas verdes), como forma de minimizar o impacto dos equipamentos e a integrá-los melhor no ambiente.

Sendo que todas as localizações propostas serão alvo de análise de viabilidade de alimentação do posto, pelo distribuidor E-redes, e poderão por isso sofrer alterações, propõe a interessada que, em fase de projeto, seja apresentada informação mais detalhada em matéria de integração paisagística e patrimonial, nomeadamente a implantação dos equipamentos nos locais, após realização de visita técnica e análise de viabilidade pela E-redes.

7. Número 3: A interessada refere-se e questiona sobre o Ponto 23 do Edital em sede de Pedido de Esclarecimentos (cfr. ponto 14.1) e em sede de proposta, comprometendo-se a substituir os equipamentos instalados, em caso de obsolescência e sempre que se verificar uma diminuição da taxa de utilização por desatualização dos equipamentos.

Data: 14/08/2024

Pela **EDP Comercial – Comercialização de Energia, S.A.**



