



## **Moção pela Expansão da Rede Pública de Carregamento de Veículos Elétricos na Freguesia da Ajuda**

A Freguesia da Ajuda encontra-se atualmente sub-representada na rede pública de carregamento de veículos elétricos no concelho de Lisboa. A análise ao mapa de geodados da Câmara Municipal de Lisboa (CML) e à plataforma Mobi.E revela que o município dispõe de 631 tomadas de carregamento publicamente acessíveis. Contudo, esta infraestrutura encontra-se distribuída de forma desigual, com freguesias como Avenidas Novas ou Parque das Nações a concentrarem dezenas de pontos de carregamento.

Em contraste, a Ajuda dispõe apenas de oito tomadas: duas localizadas na Travessa da Boa-Hora e seis tomadas, no Polo Universitário da Ajuda. Acresce que estes equipamentos têm uma potência de apenas 3,7 kW, correspondendo a soluções instaladas até 2017, ao abrigo dos primeiros programas de expansão da rede Mobi.E, estando hoje claramente desatualizados face às necessidades atuais.

A transição para a mobilidade elétrica representa uma poupança real e significativa para as famílias. Portugal é, aliás, um dos países europeus onde o Custo Total de Propriedade de um veículo elétrico é mais competitivo, considerando fatores como depreciação, manutenção, energia e impostos. O carregamento em postos públicos normais é substancialmente mais barato por quilómetro do que o abastecimento com combustíveis fósseis. Para uma família da Ajuda que percorra cerca de 15.000 km por ano, esta diferença pode traduzir-se em centenas de euros de poupança anual.

Para além do impacto económico individual, a eletrificação da mobilidade urbana contribui diretamente para a melhoria da qualidade de vida. A substituição de veículos a combustão por veículos elétricos reduz significativamente as emissões de CO<sub>2</sub> e de óxidos de azoto (NO<sub>x</sub>), poluentes associados a doenças respiratórias e cardiovasculares, bem como a poluição sonora. Estes benefícios têm impacto direto na saúde e bem-estar de quem vive, trabalha e circula na freguesia.

Importa ainda sublinhar que a maioria das famílias da Ajuda não dispõe de alternativa ao carregamento público. Atualmente, a possibilidade de adquirir e utilizar um veículo elétrico na Ajuda constitui, na prática, um privilégio reservado a quem habita em imóveis com estacionamento privado, tipicamente associados a rendas ou preços mais elevados, e que pode carregar o VE no seu estacionamento particular. Assim, uma parte significativa da população fica excluída desta transição, não por falta de capacidade económica ou vontade, mas por ausência de infraestrutura.

O Regulamento (UE) 2023/1804 (AFIR), que se encontra em vigor desde 13 de abril de 2024, estabelece metas nacionais obrigatórias de cobertura e potência para postos de carregamento de acesso público e exige explicitamente "cobertura territorial equilibrada, incluindo zonas residenciais sem estacionamento privado" como um dos objetivos nacionais obrigatórios para

os Estados-Membros. Paralelamente, o Plano Nacional de Energia e Clima 2030 (PNEC 2030) determina que a expansão da rede pública deve acompanhar o crescimento do parque de veículos elétricos, prevendo critérios obrigatórios de instalação em zonas residenciais e comerciais. Também a Associação Gestora de Frotas e Mobilidade (AGEFE) sublinha que a adoção de veículos elétricos depende da confiança dos utilizadores na existência de uma rede pública adequada, especialmente para aqueles que não podem carregar em casa.

A competência para a instalação de postos de carregamento em espaço público pertence à Câmara Municipal de Lisboa, nos termos do Regime Jurídico das Autarquias Locais (Lei n.º 75/2013). Cabe-lhe a administração do domínio público municipal e a regulação do estacionamento. No entanto, a ausência de resposta eficaz por parte da CML nesta matéria tem contribuído para o atraso da Ajuda na transição energética.

Cabe à administração pública assegurar a equidade territorial e corrigir estas assimetrias. A descarbonização da mobilidade não pode ser um benefício reservado a quem dispõe de garagem. Quando uma freguesia inteira fica excluída por falta de infraestrutura, estamos perante uma falha que deve ser corrigida.

Adicionalmente, a legislação permite, através de contratos interadministrativos (artigos 116.º e seguintes da Lei n.º 75/2013), a delegação de competências nas freguesias. Contudo, até à data, a Junta de Freguesia da Ajuda não recebeu qualquer delegação nem dotação financeira para intervir nesta área.

### **Proposta de Deliberação**

Reunida a 14 de Abril de 2026, nos termos das suas competências legais, propõe-se que a Assembleia de Freguesia da Ajuda delibere sobre:

- a) Instar a Câmara Municipal de Lisboa (CML) a apresentarem, no prazo de 45 dias, um plano específico, calendarizado e quantificado, para a expansão célere da rede de postos de carregamento público na Freguesia da Ajuda, em proporção com as obrigações decorrentes do Regulamento AFIR (UE) 2023/1804 e do PNEC 2030.
- b) Recomendar à Câmara Municipal de Lisboa que, caso não possua capacidade de resposta necessária, promova a delegação de competências na Junta de Freguesia da Ajuda, acompanhada da respetiva e obrigatória dotação financeira, para que seja a própria Junta a dinamizar os concursos e procedimentos necessários à instalação de infraestrutura de carregamento.
- c) Enviar a presente moção ao Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, à Vereação com o pelouro da Mobilidade, ao Conselho de Administração da EMEL e aos grupos municipais representados na Assembleia Municipal de Lisboa.

Lisboa, Ajuda, 14 de Abril de 2026

Pelos eleitos do Partido Socialista

---

Manuel Catarino

*O cds pediu para subscriver este texto conjuntamente com o PS e o que foi aceite.*