

DERECHO Y POLÍTICAS AMBIENTALES EN PORTUGAL

(PRIMER SEMESTRE 2020)

AMPARO SERENO ROSADO

Investigadora Integrada del OBSERVARE

Universidade Autónoma de Lisboa (UAL)

Sumario: 1. Introducción. 2 Lisboa Capital Verde 2020 y su “aeropuerto de nunca jamás”. 3. Combate al cambio climático y neutralidad carbónica. 4. Movilidad eléctrica. 5. Residuos y economía circular 6. Notas finales: litio, amianto, suelos contaminados y “justicia ambiental”: el caso del Puerto de Setúbal.

1. INTRODUCCIÓN

En Portugal, como en como en todos los países de la Unión Europea (UE) y casi que podríamos decir del planeta, 2020 está marcado por la crisis de COVID 19.

Esta pandemia ha paralizado todas las actividades económicas – lo que, aparentemente, ha acelerado el proceso de descarbonización – pero también las actividades legislativas y judiciales, por lo que no hay normativa de relevo ni jurisprudencia nueva – fuera los procesos que parten de 2019 y que concluyeron entre enero y marzo de este año. Justo antes de la declaración del primer «estado de emergencia¹» por el Presidente de la República – con base en el artículo 19º de la Constitución Portuguesa² (de 1976) – y que nunca antes había sido invocado. El estado de excepción se ha renovado cada 15 días hasta la fecha en que escribo esta crónica y el último concluye el 2 de mayo, por lo que se ignora, hasta el momento, si el mismo será, otra vez renovado (o no).

Como en todos los Estados que combaten el cambio climático y apoyan la protección ambiental y el desarrollo sostenible, las noticias son todas, aparentemente, buenas: se ha reducido radicalmente el consumo de combustibles fósiles – petróleo y carbón – y por tanto han bajado considerablemente las emisiones de CO₂. El teletrabajo ha contribuido, inequívocamente, para la descarbonización, pero también para la disminución de la polución acústica, el consumo de papel, ropa y otros accesorios asociados a la imagen en nuestros puestos habituales de trabajo. En síntesis, la huella ecológica ha disminuido substancialmente y con ella la producción de residuos sólidos urbanos, incluyendo el desperdicio alimentar – de bares, restaurantes y

¹ Las diversas medidas adoptadas para aplicar el estado de excepción (Art. 19 da Constituição) fueron publicadas no “Diário da República” (DR) nº 61, de 26 de marzo.

² De acuerdo con el Art. 19º 1 da “Constituição da República Portuguesa” (CRP):” 1. Os órgãos de soberania não podem, conjunta ou separadamente, suspender o exercício dos direitos, liberdades e garantias, salvo em caso de estado de sítio ou de estado de emergência, declarados na forma prevista na Constituição”

hoteles en general, que ya no frecuentamos. Por último, pero no menos importante: la biodiversidad “celebra su triunfo”. Es decir, nuestro barrios, calles y aldeas reciben ahora las visitas frecuentes, de aves, anfibios e incluso mamíferos de grande porte, que antes no se aproximaban a nosotros. El ruido del motor de los coches ha sido substituido por el despertar con el cante de los pájaros.

Pero la gran duda que esta situación suscita es si la misma tiene una real posibilidad de continuidad tras las crisis del COVID 19. Es decir, si volveremos a lo de antes o habremos aprendido algo con esta nueva forma de vida. Hay quien compara la situación que vivimos con el adelgazamiento repentino de una sociedad obesa. Si la causa de ese adelgazamiento es una enfermedad no podemos congratularnos, porque así que nos curemos – y claramente todos ansiamos por la cura (la tan esperada vacuna) – volveremos a coger, rápidamente, los kilos que habíamos perdido – una recuperación acelerada (lo antes posible) de la economía.

Así volvemos a la vieja dicotomía ambiente/economía. La esperanza es que esta controversia no se transforme en guerra, sino en un camino que tiene que hacerse por la vía de la conciliación – sea como sea que queramos llamarla: economía verde, o economía azul o, la expresión ahora de moda: economía circular.

2. LISBOA CAPITAL VERDE 2020 Y SU “AEROPUERTO DE NUNCA JAMÁS”

Como referimos en las crónicas del semestre pasado, Lisboa fue galardonada con el premio “Capital Verde Europea 2020”³. El jurado que escogió Lisboa destacó el hecho de haber sido la primera capital europea que firmó el nuevo Pacto Global de los Alcaldes para el Clima y la Energía, bien como haber reducido substancialmente las emisiones de CO₂, el consumo de energía y agua y tener una visión clara para la movilidad urbana sostenible. Sin embargo, como

³ La Cámara de Lisboa prevé el ahorro de cerca de 75% del agua potable hasta 2025, a través de un plan de reutilización de agua con una inversión de 16 millones destinado a crear una nueva red de agua reciclada para consumo no potable. Esta nueva red se servirá del agua reciclada en las tres EDAR de Lisboa e incluye la construcción de 55 km de conductas aductoras principales, 16 nuevos sistemas de elevación y 12 reservorios.

también referí en las crónicas del semestre pasado, el turismo no puede quedar al margen de la descarbonización y en Lisboa ha aumentado considerablemente. Este sector contribuye con casi un 18% para el PIB portugués, pero como toda actividad económica, la misma debe tener algún límite antes de pasar para el lado de la insostenibilidad ambiental. De ahí la gran polémica alrededor del nuevo aeropuerto de Lisboa que además de los impactos ambientales de un proyecto de esta envergadura junto al Estuario del Tajo – reserva natural –, servirá para aumentar el número de vuelos low cost y el número de turistas que entran en una Lisboa que comienza a dar “señales de cansancio”.

No obstante, cuando todo indicaba que las obras del aeropuerto iban a comenzar, pues el proyecto había obtenido una declaración de impacto ambiental (DIA) favorable por parte de la Agencia Portuguesa del Ambiente (APA) – emitido el pasado 31 de octubre –, un obstáculo adicional está paralizar, nuevamente, el proyecto. Esta vez, la “piedra en el zapato” que impide la puesta em marcha del mismo es una cuestión más política que técnica: el actual Ejecutivo – y más concretamente, el Ministro de las Obras Públicas –, no consiguió convencer a las todas alcaldías – en cuyos términos municipales se situaría el futuro aeropuerto – de los beneficios del mismo y de la racionalidad de sacrificar el interés local, frente al interés nacional. De acuerdo con la legislación interna portuguesa⁴, cada uno de estos ayuntamientos tiene poder de veto sobre la obra – aunque la misma se considere de interés general – y uno de los alcaldes se opone a la construcción del aeropuerto. El ministro de las Obras Públicas propuso alterar la referida legislación en el Parlamento portugués (Assembleia da República), pero la mayoría de los diputados se opusieron manifiestamente a “cambiar las reglas del juego en medio del partido futbol”. En este momento, “la pelota” ha pasado para el Primer Ministro, que entró en diálogo directo con todos los alcaldes de los municipios incumbidos en la tentativa de encontrar una solución susceptible de conciliar los intereses de todos, para así poder iniciar la obra. Obra ésta que, en las presentes circunstancias, ha perdido todo y cualquier carácter de urgencia, ya que el tráfico aéreo en el “Aeroporto da Portela” (actual y único aeropuerto de Lisboa) ha caído drásticamente como consecuencia de la crisis del COVID 19. Actualmente sólo están permitidos

⁴ Cf. “Decreto-Lei” n.º 55/2010, de 31 de mayo.

vuelos entre el continente y los archipiélagos (Madeira y Azores), vuelos oficiales y humanitarios, de regreso de ciudadanos nacionales y para algunos de los denominados Países de Lengua Oficial Portuguesa (PALOP).

Por último, y también como consecuencia de la crisis del COVID 19, fueron cancelados los numerosos e interesantes eventos (desde el punto de vista ambiental) destinados a celebrar y a mostrar los avances alcanzados en Lisboa tras su nombramiento como Capital Verde: aumento exponencial de carril bicicleta, zona verde y huerta urbana, sistemas dirigidos al ahorro de agua y reutilización de aguas residuales, incentivo a la eficiencia energética de los edificios y un largo etc de eventos que conseguirían reunir a una sociedad civil cada vez más sensibilizada para los temas ambientales, pero que, infelizmente no serán realizados, por lo menos en 2020. Queda la esperanza de que, por lo menos, algunos de ellos puedan celebrarse en 2021 y la certeza de que Lisboa es, de hecho, una ciudad mucho más verde y amiga del ambiente de lo que era antes. Así como la satisfacción de los ciudadanos de poder disfrutar de una mayor calidad de vida y contacto con la naturaleza sin salir de su ciudad – lo que en esta situación que atravesamos acaba por ser gozado de modo especialmente intenso. Una vez que en Portugal las medidas de confinamiento no han sido tan estrictas como España – ya que el estado de emergencia nunca restringió la posibilidad de que la ciudadanía saliese (con cautela) a realizar actividades deportivas (desde que evitando las concentraciones) o tan solo a pasear en los numerosos parques que existen bien como en los paseos marítimos – y como las tiendas, centros comerciales y culturales están cerrados, la ciudadanía ha disfrutado sus momentos de ocio extramuros en zonas verdes, ciclovías y paseos marítimos.

3. COMBATE AL CAMBIO CLIMÁTICO, NEUTRALIDAD CARBÓNICA Y MOVILIDAD ELÉCTRICA

Como referimos en las crónicas del semestre pasado, el Ministerio de Ambiente y de la Transición Energética (MATE), tras las elecciones nacionales de octubre de 2019, pasó a llamarse: “Ministério do Ambiente e da Ação Climática (MAAC)”. No obstante, esta alteración no es tan sólo nominal, sino que adquiere nuevas competencias – antes atribuidas al Ministerio de Agricultura – y en lo que se

refiere a la ordenación forestal. Además, está demostrando hasta ahora una gran ambición en lo que se refiere a la “descarbonización” de la economía y al uso de los bosques – en este aspecto tiene sentido que esta nueva competencia quede en manos del Ministerio de Ambiente – para aumentar el secuestro forestal de CO₂, bien como para la valorización de la biomasa que además de incentivar la limpieza de los bosques, previene los incendios. Todavía está muy presente en la sociedad portuguesa el catastrófico efecto que tuvieron los incendios de 1917, en los que se perdieron más de una centena de vidas humanas – además de las pérdidas económicas y ambientales. No obstante, este año ya han salido los datos de 2019, que permiten constatar una disminución de los incendios forestales en áreas protegidas y la zona ardida, cerca de mil hectáreas, ha disminuido mucho relativamente a la media registrada en las últimas dos décadas (1800 hectáreas por año). Entre 2017 y 2019, los equipos de vigilancia de las áreas protegidas fueron reforzados con 75 nuevos elementos del Cuerpo Nacional de Agentes Forestales (CNF’s), y con 75 nuevos vigilantes de la naturaleza, lo que se piensa ha contribuido para obtener los resultados antes referidos.

En lo que se refiere a producción legislativa, desde la publicación el año pasado de la Resolución del Consejo de Ministros (RCM) n.º 107/2019, por la que se aprueba la “Hoja de Ruta para la Neutralidad Carbónica”, no ha salido normativa de relevo sobre la materia en 2020. No obstante, el Ministro del Ambiente, ha anunciado un plan de inversiones que alcanzará los dos mil millones de euros, para os proyectos exclusivamente públicos, y los 350 millones en apoyos públicos al desarrollo de proyectos privados. Además, ha hecho frente a las voces que piden una recuperación rápida de la economía, poniendo en segundo plano la protección del medio ambiente, respondiendo que la Política de Ambiente no es una “política del no”, sino que puede conseguir que el crecimiento económico se concilie con la calidad de vida y la sostenibilidad ambiental. Tanto ambiente como sostenibilidad deben ganar un papel relevante en la economía hasta convertirse en los verdaderos motores de la misma.

Otra de las novedades anunciadas es que, a semejanza de la “Hoja de ruta para la neutralidad carbónica” (ante mencionada) serán publicados documentos

homólogos a nivel regional, con el objetivo de territorializar las directrices nacionales de la misma.

Por último, de referir que tras la divulgación por parte de Bruselas de los apoyos comunitarios del Fondo de Transición Justa – y con recurso a todos los pilares del nuevo mecanismo – se calcula que Portugal podrá recibir hasta 1058 millones de euros en financiamiento para proyectos de reconversión industrial y promoción de la economía circular. Este montante irá dirigido, en parte, a la reconversión de las unidades industriales con elevada intensidad de emisiones – como, por ejemplo, las centrales termoeléctricas de “Pego” y de “Sines”, cuyo cierre está previsto para 2021 y 2023, respectivamente, o de la promoción de la economía circular con nuevos sistemas de regadío en las zonas agrícolas del Sur del país – las más castigadas por la sequía. Pero esperemos que no sólo sirva para la expansión del regadío en tierras que, tradicionalmente, han sido siempre de secano, sino también para invertir más en la recuperación ambiental de ríos, riberas y otras masas de agua en las que según, la Agencia Portuguesa del Ambiente, fueron tan sólo invertidos – datos de 2019 ahora divulgados – 11,4 millones de euros en 57 municipios⁵.

Precisamente, en las mismas, se encuentran situadas dos unidades responsables por elevadas emisiones de CO₂ para a atmosfera y que cumplen los criterios de elegibilidad definidos por la CE para el acceso a este nuevo instrumento – recuerdo que se trata de la reconversión de regiones dependientes de la exploración de recursos fósiles. Estas dos unidades de la industria petroquímica son: la refinería de “Sines” (situada en el Alentejo) y la de Matosinhos (situada en la región Norte, cerca de Oporto).

⁵ El día 14 de abril de 2020 fue divulgado por la Agencia Portuguesa del Ambiente (www.apambiente.pt) el informe final de ejecución de las intervenciones prioritarias para la protección de los recursos hídricos em 57 municipios. La “Resolução do Conselho de Ministros” n.º 11-A, de enero de 2018, preveía la inversión de 12 millones de euros del Fondo Ambiental para los municipios de las zonas Norte y Centro, Tajo y Oeste, con el objetivo de permitir la continuidad fluvial, reducir la erosión y mitigar el efecto de las inundaciones. Fueron realizadas intervenciones en 975 kilómetros de riberas y arroyos y aplicadas técnicas de ingeniería natural em más de 131 mil metros lineares, en concreto se crearon 16 espacios Lab.Rios+ (espacios sostenibles, de acceso libre y de aprendizaje demostrativos de buenas prácticas de rehabilitación fluvial). En estos laboratorios se promueve y valoriza la biodiversidad fluvial natural incluyendo técnicos y propietarios a escala municipal. Con base en los mismos, fueron realizadas 66 sesiones de participación pública y acciones de sensibilización de los propietarios sobre la importancia de la conservación de la galería ribereña original como barrera de protección de incendios.

En síntesis, además de, cierre – ya anunciado el año pasado – de las centrales termoeléctricas de “Sines” y de “Pego”, Portugal podrá ser candidato al Fondo de Transición Justa para a recualificación ambiental de las refinarías de “Sines” y “Matosinhos”

4. MOBILIDAD ELÉCTRICA

De acuerdo con los datos divulgados, el 8 de enero, por la Federación Europea de Transportes y Ambiente⁶. Portugal precisa de 40 mil novos postos de cargamento para vehículos eléctricos hasta 2030. Si la UE pretende alcanzar la meta de la neutralidad carbónica en 2050, uno de los pasos a dar es garantizar cerca de tres millones de puestos de abastecimiento público para coches eléctricos – un número quince veces superior al existente. Entre los países de la UE, Portugal está en el séptimo lugar de los que tendrán que invertir más. El Ministro de Ambiente refirió que sería una desilusión si al final de cada año y al ritmo actual sólo hubiese 643 puestos, por lo que habrá que invertir mucho más. Sin embargo, T&E refiere que además será preciso tener en cuenta la localización de los nuevos puestos, ya que por lo menos de un 20% a un 30% deberán situarse en áreas menos favorecidas y densamente pobladas.

El programa do Gobierno – aunque todavía no se materializó en ley - propone que la instalación de puntos de cargamento doméstico para vehículos eléctricos sea facilitada, y abre la posibilidad para que en el futuro sea obligatorio para todos los edificios nuevos. En la práctica, el problema está en los edificios ya existentes, en donde las propias comunidades de vecinos – aquellos que no poseen ni piensan adquirir coche eléctrico – se oponen a pagar su parte en los gastos asociados a la instalación del equipamiento necesario.

Mientras tanto, ha sido publicada por la APA la “3.ª Fase do Programa de Apoio à Mobilidade Elétrica na Administração Pública”. Este incentivo relanzado por el Fondo Ambiental nacional⁷, con una dotación de 5,3 millones de euros, se destina a promover la substitución de vehículos convencionales del Estado (con

⁶ Cf. <<https://www.transportenvironment.org/>>

⁷ Cf. Este fondo fue creado por el “Decreto-Lei” n.º 42-A/2016, de 12 de agosto, que instituye el “Fondo Ambiental”.

más de 10 años) por vehículos eléctricos, contribuyendo para la reducción das emisiones en un 20%. La posibilidad de presentarse a este concurso fue extendida también a los organismos de entidades municipales, junto con la posibilidad de adquirir también puestos de abastecimiento. El periodo para la recepción de propuestas fue extendido hasta el 31 de marzo de 2020.

5. RESIDUOS E ECONOMIA CIRCULAR

Como referimos en las crónicas del semestre pasado, en lo que se refiere al capítulo de los plásticos, el MAAC pretende avanzar con una nueva medida: prohibir, hasta finales de 2020, los plásticos no reutilizables (como platos, vasos, cubiertos de plástico o pajitas), anticipando en un año la aplicación de la directiva europea sobre la materia y definiendo un horizonte próximo, pero realista, para prohibir progresivamente otros usos de plástico, como los excesos en embalajes de productos, a través de sistemas de depósito, de mecanismos de reutilización y de ecodesign que permitan minimizar los residuos. También se pretende estimular a las empresas a que asuman compromisos voluntarios de eliminación o reducción de plástico en los embalajes de sus productos, especialmente en el sector alimentario y en las entregas a domicilio, bien como aplicar una tasa sobre los embalajes para *take away* a partir del próximo año. Merece, igualmente, una crítica positiva el Plan Estratégico para los Residuos Urbanos 2020+ (PERSU 2020+). Este Plan, publicado en julio de 2019, en sintonía con los principios de la economía circular, excluye la incineración de residuos. Además, está prevista para marzo de 2020 la entrada en funcionamiento do sistema de incentivo de depósito para embalajes de bebidas – que implementará la Ley n.º 69/2018, de 26 de diciembre⁸. Si bien que se trata de un proyecto piloto, sólo aplicable en las grandes superficies comerciales y muy distante de la expectativa prevista para 2022 – tanto en términos de la variedad de materiales recogidos (sólo embalajes de plástico), como en los puntos de recogida que estarán disponibles. El objetivo de este proyecto adquirir experiencia y definir e implementar futuramente un

⁸ Esta ley realiza la primera alteración del “Decreto–Lei” n.º 152-D/2017, de 11 de diciembre sobre el Régimen Unificado dos Flujos Específicos de Residuos. Sobre esta cuestión ver Amparo SERENO, *Actualidad Jurídica Ambiental* (86). http://www.actualidadjuridicaambiental.com/wp-content/uploads/2012/01/2019_01_Recopilatorio_86_AJA_Enero.pdf.

sistema de depósito de embalajes de bebidas en plástico, vidrio, metales ferrosos y aluminio, tal como instituido en el PERSU 2020+.

Desafortunadamente, este tenaz combate al plástico no ha sido extendido a otros residuos, no menos insidiosos, como los originados por equipamientos eléctricos y electrónicos. Además, la crisis del COVID 19 ha venido, en este caso, a paralizar, el procedimiento en marcha para la compensación por el depósito de embalajes de bebidas al que el Fondo Ambiental nacional había atribuido 665 mil euros⁹. También como consecuencia de la referida crisis, el MAAC inició, el 20 de abril de 2020, un proyecto de investigación COVIDTECT, cuyo objetivo es crear un sistema de alerta precoz de la presencia del virus SARS-CoV-2, agente etiológico del COVID-19, a través del análisis de las aguas residuales, contribuyendo para mejorar la respuesta ante eventuales nuevos surtos de esta epidemia.

6. POLÍTICA DE AGUAS: ACABA LA SEQUIA, ACABA EL PROBLEMA

Como referimos en las crónicas del semestre pasado, el 31 de octubre de 2019 más de 87% do territorio portugués continental estaba en situación de sequía meteorológica¹⁰. Cada vez que hay sequía – y las mismas suceden con más frecuencia y severidad en el Centro y Sur de la Península, o sea a partir de la cuenca del Tajo – salen a la luz las noticias sobre el cumplimiento (o no) de los caudales acordados en el Convenio de Albufeira (CA) de 1998. En este Convenio se establecen los caudales mínimos que España debe entregar a Portugal cada año – determinados trimestralmente, semanalmente y, en el caso del Guadiana, también diariamente. Sin embargo, hay un patrón de comportamiento que se repite en cada época de sequía: la contradicción entre la información oficial (de

⁹ El 24 de enero de 2020 fue firmado el contrato del proyecto piloto para la adquisición e instalación de equipamientos de recogida de embalajes de bebidas de plástico no reutilizables entre el MAAC y un consorcio liderado por la “Associação Portuguesa dos Industriais de Águas Minerais Naturais e de Nascente (APIAM)”. El objetivo es reciclar los embalajes e incorporarlos a la producción de nuevas botellas, promoviendo la circularidad de los materiales. El sistema de incentivo consiste en la atribución de un premio al consumidor final por la devolución de los embalajes. Este puede ser materializado en un talón de descuento en compras, descuentos en tiendas, actividades o servicios, participación en sorteos o donativos a instituciones de solidaridad social. El proyecto piloto arrancó el 13 de marzo de 2020 en 23 grandes superficies comerciales de Portugal continental, pero los resultados del mismo, sobre los que no existen, hasta el momento, datos, se habrán visto afectados por la crisis del Covid 19.

¹⁰ Esta sequía fue especialmente grave en el Algarve como retrata la prensa nacional. Ver, por ejemplo: “O deserto entrou pelo Nordeste algarvio adentro”, *Público*, 14.11.2019.

los Ministerios de Ambiente portugués y español) que afirman que España cumple con los caudales mínimos y las fuentes de la sociedad civil – tales como: asociaciones de defensa del medio ambiente, pescadores, clubes náuticos fluviales y municipios ribereños del Tajo – que afirman justamente lo contrario. Así sucedió durante la sequía de 2017 y volvió a suceder nuevamente en octubre de 2019. Durante este año los medios de comunicación portugueses han ido “bombardeando” la opinión pública con noticias alarmantes sobre el estado de las aguas del Tajo¹¹ hasta que el 9 octubre noticiaban: “el Tajo internacional está en los mínimos de los últimos 40 años”. La falta de agua fue el resultado de la mala gestión realizada por la empresa hidroeléctrica española que con el fin de cumplir el Convenio desembalsó en un solo día toda la cantidad de agua de debería haber dejado pasar paulatinamente durante meses. Consecuentemente el Pantano de Cedillo se quedó en mínimos nunca visto y algunos ríos afluentes del Tajo y cuyas aguas alimentan el referido embalse, pero situados en territorio portugués, vieron su cauce completamente seco. De ahí la indignación de la opinión pública portuguesa e inclusive del Ministro del Ambiente, que dijo públicamente que esta situación era inaceptable por lo que sería necesaria una revisión del régimen de caudales acordados en el Convenio – que desde 2008 permanecen inalterados a pesar de la creciente escasez de los recursos hídricos y del aumento de la demanda en la cuenca del Tajo. El problema de fondo es que el Convenio de Albufeira, a pesar de ser un texto moderno y amigo del ambiente, establece caudales mínimos y no ecológicos.

Pero no sólo en el Tajo Internacional hay problemas, también en el Guadiana la situación comienza a ser preocupante como consecuencia del “insaciable” regadío que se extiende, de modo legal, dentro del perímetro inicialmente previsto para Alqueva, pero también fuera de él – inclusivamente en otras cuencas internas portuguesas no integradas en la demarcación del Guadiana. En la relación bilateral con España, el punto en discordia es el sitio de Pomarão – situado en territorio portugués (distrito de Mértola) antes de la confluencia del el Guadiana con el Chanza. Ya en 2017, el propio Ministro portugués¹² reconoció,

¹¹ Ver, por dar otro ejemplo: “O maior rio da península ibérica está a morrer?” <http://expresso.sapo.pt/multimedia/2016-01-26-O-maior-rio-da-peninsula-iberica-esta-a-morrer->

¹² Información divulgada por la Agencia LUSA a 27.11.2017. Sobre esta cuestión, ver también: A. SERENO “A Convenção de Albufeira 20 anos depois. Rever já ou esperar que os Tribunais

públicamente, que Portugal no estaba a cumplir el mínimo establecido. Además, desde 2008 que está pendiente la conclusión un estudio que determine cuales los caudales que deben ser aportados en este tramo del Guadiana¹³. Los actualmente previstos (5m³/segundo) fueron establecidos unilateralmente por Portugal, teniendo en cuenta las disponibilidades del Sistema Alqueva-Pedrogão (SAP). Sin embargo y como antes se refirió, actualmente, Alqueva no sirve sólo la Demarcación del Guadiana, sino también otras cuencas internas portuguesas – como la del Sado y las Riberas del Algarve. De toda esta situación, lo más preocupante son las crecientes demandas del nuevo regadío portugués – más de 200.000 hectáreas, sobre todo del olivar intensivo¹⁴ – que están presionando cada vez más aquel que se considera el mayor lago artificial de Europa (Alqueva). Mientras tanto el Presidente ¹⁵ de la EDIA, “Empresa de Desenvolvimento e Infraestruturas do Alqueva”, anunció que su empresa facturó el año pasado 19, 2 millones de euros en agua para regadío (5,5 millones más que 2018).

Esto que puede explicar algunas de las dificultades de Portugal para llegar a acuerdo con España en Pomarão. Pero también, por lo menos en parte, la “tolerancia” portuguesa ante los incumplimientos españoles, arriba relatados, en el Tajo.

Sin embargo, “año nuevo, vida nueva”, las lluvias volvieron en 2020. El “abril aguas mil” es una realidad inevitable que, unida a la crisis de COVID 19 – que inundó completamente las páginas de los periódicos y las crónicas de la comunicación social – las preocupaciones alrededor de los problemas del agua quedaron completamente “sumergidos”.

façam o que a Comissão não faz?” A água e o rios no futuro, a publicar brevemente en el libro del “Conselho Nacional da Água” (CNA) 2020.

¹³ Como consta do Art. 8 ° 2 b) do Protocolo de Revisión del CA de 2008.

¹⁴ Frecuentes quejas de la ciudadanía se han relacionado con la recolección de aceitunas durante la noche, que provoca una fuerte mortalidad de las aves que duermen en la copa de los olivos.

¹⁵ Cf. Público, 05/03/2020, “EDIA fatura 19,2 milhões com distribuição de água”.

7. NOTAS FINALES: LITIO, AMIANTO, SOLOS CONTAMINADOS Y “JUSTICIA AMBIENTAL”: EL CASO DEL PUERTO DE SETÚBAL

Entre os asuntos que merecen una nota final porque fueron, últimamente, objeto de fuerte controversia, cabe destacar los siguientes:

En primer lugar, los proyectos de extracción de litio – material imprescindible para la construcción de baterías eléctricas – y de construir la primera refinería para la producción de hidróxido de litio europea en Portugal. Este proyecto promovido por el MAAC y el Ministerio de Economía en el Norte del país (localidad de Boticas), es sin embargo fuertemente censurado por asociaciones ambientalistas, ONG locales y las poblaciones donde estarán situadas las minas de litio.

En segundo lugar, el problema del amianto en los tejados de algunas escuelas continua sin resolver. El gobierno no consiguió publicar una lista de escuelas donde se necesita realiza obras para retirar los materiales que contienen el amianto. Tampoco son claros los criterios a utilizar para conceder prioridad a unos edificios en detrimentos de otros.

En tercer lugar, continua sin publicar la legislación sobre prevención y mitigación de los suelos contaminados, cuya elaboración fue iniciada a varios años y que es esencial para asegurar responsabilidades futuras y tratar convenientemente el pasivo ambiental que todavía persiste en diversas áreas del país. Sin salir de Lisboa, en 2019, ya hubo dos casos graves de quejas por suelos contaminados descubiertos, precisamente, en zonas de ampliación de dos hospitales privados – CUF-Descobertas (en la zona de la antigua EXPO 98, actual “Parque das Nações”) y Hospital Champalimaud (situado en la no menos turística zona de Belén).

Por último, pero no menos importante, continua – tal como en años anteriores – el deficiente funcionamiento de la “justicia ambiental”. En 2019 salieron a la luz datos estadísticos – proporcionados a los medios de comunicación por la propia “Agência Portuguesa do Ambiente” (APA) – según los cuales, en los últimos cinco años la Inspección del Ambiente sólo cobró 24% de las multas aplicadas. Tan solo nueve de 37 millones de euros. Esto debido a que los tribunales, todavía hoy, no dan importancia a los daños ambientales y a la consecuente

responsabilidad de los agentes que originan los mismos. Pero también hay casos en que los procesos ni siquiera llegan a los tribunales porque la Fiscalía los archiva antes.

Finalmente, no puedo dejar de hacer una mención a aquel que podría ser considerado “el caso del año”: el proyecto de dragar el Estuario del Sado. La cuenca interna portuguesa del Sado – antes citada por recibir aguas del Guadiana para paliar los efectos de la sequía y por el aumento del regadío en la zona –, fue también durante 2019 objeto de gran polémica debido al proyecto de extracción de 6,5 millones de metros cúbicos de arena de su Estuario situado en el Puerto de Setúbal. Aunque esta zona no pertenece a la Red Natura, es indudable su valor ambiental y paisajístico. No obstante, la necesidad de permitir el cada vez más numeroso tráfico de embarcaciones en el Puerto de Setúbal, ampliando el mismo, pesó más en la DIA positiva proferida por la APA hace ya más de dos años. Como era de esperar, asociaciones ambientalistas, ONG locales y los ciudadanos de Setúbal se han venido manifestando en diversas ocasiones contra esta decisión – incluso frente a la “Assembleia da República” (el Parlamento portugués). Sin embargo, lo más inesperado, ha sido, en mi opinión, la “triste figura” de la Justicia Portuguesa en este caso, con varias sentencias contradictorias entre las diferentes instancias. Y lo peor: cuando el caso parecía darse por zanjado, tras la decisión del Tribunal Supremo, rechazando una providencia cautelar interpuesta por el “Clube da Arrábida” – que permitía, finalmente, el inicio de las obras de ampliación del Puerto –, el Tribunal Fiscal de Almada (localidad próxima de Setúbal) aceptó una nueva providencia cautelar – interpuesta, esta vez, por la Asociación SOS Sado –, paralizando nuevamente las obras. La última noticia sobre el caso es que la misma Asociación ha presentado una queja ante la Comisión Europea (CE), acusando a las autoridades portuguesas de incumplimiento de la legislación ambiental de la UE. Queda por saber cuál será la decisión de Europa.