

## Portugal: el año de las buenas intenciones ambientales

AMPARO SERENO ROSADO

SUMARIO: 1. INTRODUCCIÓN. 2. LAS NOVEDADES MÁS RELEVANTES DE 2018 POR MATERIAS SELECCIONADAS. 2.1 Relaciones hispano-lusas sobre cooperación ambiental: Convenio de Albufeira, Almaraz y mina de uranio en Retortillo. 2.2 Aguas: la sequía y la contaminación del Tajo. 2.3 Ordenación del territorio y del espacio marítimo. 2.3.1 la reforma de la legislación sobre ordenación forestal. 2.3.2 Ordenación del espacio marítimo y el abandono del proyecto de “Alzejur”. 2.4. Combate a la contaminación del aire, cambio climático y eficiencia energética. 2.5 Residuos y economía circular. 3. OTRAS CUESTIONES TRANSVERSALES: EL PROYECTO DE UN NUEVO AEROPUERTO PARA LISBOA, LA GESTIÓN AMBIENTAL DE LAS CANTERAS Y LISBOA CAPITAL VERDE 2020. 4. CONCLUSIONES.

### 1. INTRODUCCIÓN

En lo que toca a las políticas públicas de ambiente, 2018 fue un año de propuestas ambiciosas, pero en que también salieron a la luz algunas debilidades que persisten en estas mismas políticas y por consiguiente en la protección ambiental y en la calidad de vida de la ciudadanía. Entre las decisiones más aplaudidas está el abandono de la prospección petrolífera en la costa del Algarve (localidad de Aljezur). Noticia esta que va al encuentro de la que puede ser considerada la propuesta más ambiciosa del año, el denominado *Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050* (“Hoja de ruta

para la neutralidad carbónica”), divulgada por el Gobierno a inicios del mes de diciembre.

Paralelamente, durante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático COP 24, realizada en Katowice (Polonia), se anunciaba que las emisiones de CO<sup>2</sup> habían aumentado 2,7% en 2018 a nivel planetario. Una vez más, la COP24 puso en evidencia el abismo que separa la comunidad científica de la política en lo que toca a la percepción sobre la urgencia en encontrar soluciones integradas para desacelerar el calentamiento global. No se trata de la adopción de medidas deshilvanadas, como el aumento de los impuestos de los combustibles fósiles – que desató la furia de los “chalecos amarillos” en Francia – sino de una política integrada que combata el cambio climático en sus diversas frentes, sin olvidar el coste económico y social para los más vulnerables. En este sentido la “Hoja de ruta portuguesa para la neutralidad carbónica” recibió un voto positivo por parte del *Climate Change Performance Index* (CCPI), divulgado en la COP24, por la asociación alemana “Germanwatch”, por el “New Climate Institute” y por la Red Europea para la Acción Climática (“CAN Europe”). De hecho, Portugal subió tres puestos en el CCPI, pasando del 17º para el 14º lugar, debido al esfuerzo conjunto en mejorar la red de transportes públicos y la movilidad eléctrica, bien como por aumentar la producción y uso de energías renovables – especialmente la eléctrica.

No obstante, como todo no podía salir bien en 2018, el sector de los residuos no consiguió alcanzar las metas previstas, contribuyendo, por consiguiente, menos de lo previsto para el combate al cambio climático. Por otro lado, otros incidentes como la contaminación del Tajo, el proyecto de un nuevo aeropuerto de Lisboa o el derrumbe de una carretera local que provocó cinco víctimas humanas – originado, en parte, por la mala gestión ambiental de las canteras – ha ensombrecido el buen desempeño ambiental portugués de 2018.

## **2. LAS NOVEDADES MÁS RELEVANTES DE 2018 POR MATERIAS SELECCIONADAS**

### **2.1. RELACIONES HISPANO-LUSAS SOBRE COOPERACIÓN AMBIENTAL: CONVENIO DE ALBUFEIRA, ALMARAZ Y MINA DE URANIO EN RETORTILLO**

En la XXX Cumbre Hispano-Lusa, que tuvo lugar en Valladolid, el día 21 de noviembre de 2018, fue conmemorado el XL aniversario del Tratado Bilateral de Amistad y Cooperación – en vigor desde 1978. Así

mismo, se acordó que sería necesario adaptar el Tratado de Valencia a las nuevas realidades de la cooperación transfronteriza – dando cumplimiento al mandato de la XXIX Cumbre Bilateral Hispano-Lusa. Este año, debido a los incendios forestales que ocurrieron el año pasado – recuerdo que provocaron la muerte de 110 personas y quemaron más de 520.515 hectáreas de bosques en las zonas del interior del país junto a la frontera con España –, se ha puesto de relieve la preocupación con el envejecimiento de la población y consiguiente desertificación de las zonas rurales del interior, que son una de las causas que dificultan el combate a las catástrofes naturales. Así, en el ámbito de la asistencia mutua en caso de incendios forestales, se ha decidido prolongar la zona de intervención hasta 25 Kilómetros de cada lado de la frontera.

También en esta zona, pero en el contexto de la red de puntos de cargamento de combustibles alternativos, se ha hecho hincapié en la necesidad de insistir en el esfuerzo conjunto para el desarrollo de un marco transfronterizo totalmente interoperable que posibilite a los usuarios de vehículos movidos a combustibles alternativos – en particular eléctricos –, circular en toda la Península Ibérica. Se pretende hacer lo mismo con las ciclo vías transfronterizas, bien como invertir en cooperación I+D en materia de energías renovables, como la solar y su integración en sistemas de apoyo a la agricultura y gestión del agua en la zona Alentejo – Extremadura. Concretamente y en lo que se refiere a la energía eléctrica, los dos Gobiernos concordaron fomentar las interconexiones transfronterizas e interregionales para conseguir un Mercado Ibérico de la Electricidad (MIBEL), totalmente operacional, seguro, competitivo y limpio, asumiendo el compromiso de avanzar en la definición conjunta de los mecanismos de cooperación en materia de energías alternativas conforme se establece en la nueva Directiva para la promoción del uso de energías renovables. Para el efecto, fue creado un Grupo de Trabajo Ibérico sobre la materia. Paralelamente, se reafirmó el apoyo conjunto a la estrategia climática de largo plazo de la UE, que será presentada a la UNFCCC en 2020 y que deberá liderar el camino hacia un cambio estructural imprescindible para construir las nuevas sociedades neutras en carbono y dependientes de economías circulares más eficientes.

En materia de conservación de la biodiversidad ibérica, fueron celebrados los resultados alcanzados en la protección de determinadas especies en peligro de extinción, como el lince ibérico y el águila imperial, por lo que se va a avanzar en la colaboración conjunta para proteger nuevas especies en peligro, como la tórtola brava, el lobo ibérico y el conejo bravo.

Por otro lado y en lo que se refiere a evaluación del impacto ambiental transfronterizo (EIT), los dos gobiernos reconocieron la

importancia de cumplir el Protocolo de actuación entre el Gobierno de la República Portuguesa y el Gobierno del Reino de España sobre planes, programas y proyectos con posibles IT, mediante el diálogo permanente a nivel técnico por parte de las autoridades competentes, bien como a través de reuniones semestrales para monitorear todos los incidentes con eventuales IT. Aunque de modo expreso no se haya mencionado en la XXX Cumbre Hispano-Lusa – tal como ocurrió en la Cumbre del año pasado – la cuestión subyacente era dar respuesta a las tensiones diplomáticas y sociales en torno a dos proyectos polémicos: el almacén de residuos nucleares próximo de la Central Nuclear de Almaraz y el proyecto de explotación de una mina de uranio en Retortillo, cerca de 40 Km de la frontera portuguesa y junto al río Duero. Sobre Almaraz, como dimos cuenta en el OPAM´18, hubo una fuerte reacción contra el proyecto, tanto por parte del Ministro de Ambiente portugués y otros ámbitos políticos – como algunos de los grupos parlamentares portugueses más activos en la materia – como por la propia sociedad civil portuguesa. Según el “partido portugués de las personas, los animales y la naturaleza” (PAN<sup>1</sup>) existían claras evidencias de que el objetivo principal del proyecto de construcción del depósito de residuos nucleares en Almaraz era garantizar el prolongamiento del funcionamiento de la Central Nuclear hasta 2030. No obstante, de acuerdo con las últimas declaraciones del actual Gobierno Español – que tuvieron eco en la comunicación social portuguesa – la Central Nuclear de Almaraz será desmantelada en junio de 2024. Esta decisión surge en el ámbito de un plan global de cerrar por fases consecutivas las Centrales Nucleares Españolas a medida que van completando los 40 años de antigüedad. Hay que referir que, aunque la Central Nuclear de Almaraz recibió la última autorización que necesitaba para el almacén de residuos nucleares, esta solución será tan sólo provisional, una vez que así que sea posible los mismos serán transferidos para un Depósito Centralizado – que todavía no tiene ni local, ni plazo definitivo para su construcción.

---

<sup>1</sup> Recordamos que, como ya referimos en el OPAM´18, el 15 de enero 2017 el “partido portugués de las personas, los animales y la naturaleza” (PAN) inquirió al Ministerio de Ambiente español sobre depósito de residuos nucleares de Almaraz y el prolongamiento del ciclo de vida de Garoña. Como no obtuvo respuesta, el 26 de enero realizó dos denuncias contra España ante la Comisión Económica para Europa (CEPE), afirmando que el Estado español había violado el Convenio de Espoo por no haber realizado estudio de evaluación de impacto ambiental transfronterizo y el Convenio de Aarhus – sobre acceso a la información, participación del público en la toma de decisiones y acceso a la justicia en materia de medio ambiente (adoptado en 1998 y que entró en vigor en 2001) – por no haber consultado ni notificado a Portugal, previamente a la realización de los proyectos en causa.

Finalmente, sobre el proyecto de explotación de una mina de uranio en Retortillo, las noticias vehiculadas por la comunicación social portuguesa<sup>2</sup> fueron que las autoridades españolas pretenden abandonar el mismo. Estas novedades habrán creado un clima de buen entendimiento en lo que se refiere a EIT y a la manifestación conjunta de reforzar la implementación del Protocolo bilateral sobre la materia.

No obstante, y como todo no puede ser buenas noticias, en materia de aguas internacionales el único resultado concreto fue la firma de una Declaración para aprobar un Protocolo de control de la especie invasora *Eichhornia crassipes*, conocida como “Jacinto de agua”, en el Río Guadiana. Este Protocolo tiene como finalidad evitar que los impactos ambientales y económicos de esta especie se extiendan aguas abajo, (a seguir a Badajoz) y puedan afectar el pantano de Alqueva – el mayor lago artificial de Europa – situado también en el Guadiana, pero del otro lado de la frontera.

Sin embargo, nada fue decidido sobre la cuestión de fondo más importante: la necesidad de alterar el Protocolo Adicional (PA) del Convenio de Albufeira (CA) de 1998, donde se establece el régimen de caudales de las cuencas hispano-lusas, teniendo en cuenta tanto el cambio climático como la Directiva Marco del Agua (DMA). Es decir, el valor anual de Hm<sup>3</sup> de agua que España debe entregar a Portugal y que debería corresponder a los denominados “caudales ecológicos” que están siendo definidos en el ámbito del proceso de revisión de la DMA. El año pasado, el Ministro de Ambiente portugués mencionó que no le parecía una “buena idea” – entiéndase dentro de los que es política y diplomáticamente correcto – pedir un aumento de caudales en época de sequía. Pero una vez que la misma parece haber “dado una tregua” en los últimos meses, habría sido bastante oportuno aprovechar la XXX Cumbre Hispano-Lusa para retomar el tema de los caudales ecológicos de las cuencas internacionales. Tampoco se ha expresado que haya voluntad en alterar el Estatuto de la Comisión de Acompañamiento y Desarrollo del Convenio (CADC). Como referimos en el OPAM 18, no se trata tan sólo de actualizar el *site* de la CADC, sino de que se realice una reforma de calado en el Estatuto de funcionamiento de la Comisión para convertirla en un órgano que funcione de modo transparente y en permanencia – no sólo cuando hay sequía, o cuando determinadas noticias sobre los ríos internacionales saltan a las primeras páginas de los periódicos. Se trata de que la CADC pueda ser un organismo a la altura de la Comisión del Danubio o de la Comisión del Rin, con personalidad jurídica, presupuesto autónomo y participación de todos

---

<sup>2</sup> Cf. “Governo espanhol deverá chumbar exploração de urânio em Retortillo”, *Público*, 16.10.2018.

los interesados en el desarrollo sostenible de las Cuencas Hispano-Portuguesas, incluidas las ONGA y otros agentes de la sociedad civil. Sobre esta Comisión tan sólo se ha dicho que fue creado un nuevo grupo de trabajo (GT) sobre la contaminación de las aguas del Tajo<sup>3</sup> – asunto que abordaremos más adelante – y otro sobre el régimen de caudales del Guadiana “Pomarão<sup>4</sup>”. Sobre este último GT hay que decir lo siguiente: en primer lugar que no se trata de la creación de un “nuevo” GT sino de la reactivación y cambio en los miembros del equipo de un GT que ya existía desde 2001<sup>5</sup> y que hasta ahora no ha cumplido la misión que le fue encomendada; en segundo lugar, que la reactivación de este GT se debe al incumplimiento del régimen de caudales – que fue públicamente reconocido por el Ministro de Ambiente portugués – en el sitio de “Pomarão” en el único punto del Guadiana donde Portugal se encuentra a montante de España y donde el Gobierno español viene reclamando con insistencia que Portugal debe instalar un sistema de medición de caudales semejante al existente en Badajoz. Mientras tanto, aumentan los pedidos de trasvases de agua del Guadiana, concretamente de Alqueva, para la agricultura que se realiza en la cuenca interna portuguesa del Sado, una de las más castigadas por el cambio climático<sup>6</sup>.

Por último hay que referir, que también en la XX reunión plenaria de CADC<sup>7</sup>, se ha informado sobre el punto de situación del procedimiento sancionador que la Confederación Hidrográfica del Guadiana ha aplicado a una empresa española por desviar y captar agua ilegalmente del pantano portugués de “Xévora”. No es la primera vez que desde territorio español se desvían o captan caudales que pertenecen a pantanos portugueses, como los de Alqueva y Xévora, por lo que es natural que la delegación portuguesa de la CADC requiera más vigilancia y diligencia a las autoridades españolas competentes.

Paralelamente a la Cumbre, tuvo lugar el Seminario del XX aniversario del Convenio de Albufeira, en el marco del cual se ha destacado el trabajo conjunto realizado en el ámbito de la planificación hidrológica para el periodo 2016-2021, reafirmando la voluntad de los gobiernos de

---

<sup>3</sup> Esta decisión fue tomada en la XXI Reunión plenaria de la CADC, realizada en 2018.

<sup>4</sup> Esta decisión fue tomada en la [XX Reunión plenaria de la CADC realizada en 2017](#) y que se puede consultar en internet.

<sup>5</sup> Como se puede conferir en el [Acta de la XI Reunión plenaria de la CADC realizada el 19 de febrero de 2001](#) e que se puede consultar en internet.

<sup>6</sup> Cf. “[Vale do Sado quer água do Alqueva para arroz e outras culturas](#)”.

<sup>7</sup> La XX Reunión plenaria de la CADC fue realizada a finales 2017, pero el Acta de la misma sólo fue publicado en la página web de la CADC en 2018, por lo que no pudimos dar noticia sobre esta cuestión en el OPAM del año pasado. El [Acta de la XX reunión](#) se puede consultar en internet.

profundizar la cooperación bilateral para el ciclo de planificación 2021-2027, aunque sin mencionar la posibilidad de realizar planes hidrológicos conjuntos para las cuencas hispano-lusas.

## **2.2. AGUAS: EL FIN DE LA SEQUÍA Y LA CONTINUA CONTAMINACIÓN DEL TAJO**

El 2018 comenzó con alarmantes noticias sobre contaminación de las aguas del Tajo. El día 24 de enero, el Río amaneció con un manto de espuma densa que cubría todo su cauce hasta Abrantes, en lo que se puede considerar el culmen de más de dos años de contaminación sistemática del río en la zona de “Vila Velha do Rodão” – reserva natural de la biosfera situada en la parte portuguesa del Parque Internacional del Tajo.

El Ministerio del Ambiente portugués reaccionó inmediatamente procediendo a la limpieza de la espuma del Río que tanto impresionaba a las poblaciones vecinas y a la opinión pública en general a través de las imágenes en *prime time* de televisiones públicas y privadas, bien como de los restantes medios de comunicación. De facto, las espumas blancas fueron retiradas con relativa celeridad, sin embargo no será tan fácil retirar los sedimentos del lecho del río – contaminados por las mismas sustancias<sup>8</sup>. Varias empresas que funcionaban en esa zona fueron fiscalizadas a fin de identificar y delimitar la responsabilidad de cada una de ellas. Durante el año pasado, la “Agência Portuguesa do Ambiente” (APA) ya realizó más de 243 acciones de fiscalización e inspección que dieron lugar a casi 40 denuncias, pero la Fiscalía afirma que la investigación del caso de las espumas del Tajo que surgieron el 24 de enero continúa en secreto judicial y todavía sin acusados. Esto a pesar de la “presión” del Ministro del Ambiente que públicamente declaró que la factura de 700.000 euros que su Ministerio tuvo que pagar por la limpieza de las referidas espumas deberá ser abonada por las empresas que contaminaron el Río. Para evitar nuevos accidentes, la APA, finalmente, procedió a la revisión de las licencias de vertidos de aguas residuales atribuidas a la empresa de celulosa “Celtejo” y ordenó el cierre de una empresa que se dedicaba al tratamiento de la aceituna “Centroliva”, que simultáneamente fue acusada por la Fiscalía de crimen ambiental de contaminación de aguas por substancias consideradas muy nocivas para el ambiente y la salud pública.

---

<sup>8</sup> Según las declaraciones del Ministro de Ambiente português a la Agencia LUSA: “A operação de limpeza dos sedimentos no Tejo precisa de mais um mês para reunir todos os meios necessários e terá um custo entre 1 milhão e 1,2 milhões de euros...” Cf. LUSA, 21.02.2018: “Limpeza de sedimentos do Tejo exige meios específicos e custa até 1,2 ME – ministro”

Pero además de la contaminación proveniente de fuentes situadas en territorio portugués, diversas ONGA portuguesas y asociaciones de ciudadanos se quejan del mal estado de calidad de las aguas del Tajo provenientes de España. Inclusivamente, la empresa Celtejo – una de las acusadas por el incidente de 24 de enero – alega que la gestión realizada por las Hidroeléctricas españolas aguas arriba impide que exista una buena calidad del agua ya que “secan” artificialmente el caudal del Río en determinados momentos, lo que disminuye su capacidad de carga, impidiendo la depuración natural del mismo. A todas estas críticas han ido dando voz, durante 2019, los distintos medios de comunicación portugueses, con titulares dramáticos como, por ejemplo: “*Como Espanha envenena a água do Tejo*”<sup>9</sup>. En este reportaje se realizó una descripción de los 1007 Km de recorrido del Río desde su nacimiento en la sierra de Albarracín hasta su desembocadura en Lisboa, llegando a la conclusión de que cuando el Tajo entra en Portugal llega casi “moribundo” y que la calidad de sus aguas sólo se recupera entre Abrantes y Lisboa. Esto porque el mayor Río de la Península Ibérica tiene que “soportar”: primero, el trasvase hacia el Segura, que le merma en su capacidad de autodepuración; segundo los vertidos de 7 millones de madrileños – que según el reportaje, no están suficientemente bien depurados; tercero, los vertidos ilegales de mataderos, que tiran en el Río incluso esqueletos enteros de animales; cuarto, cuando llega a la Central Nuclear de Almaraz, las aguas del Tajo se utilizan para enfriar los motores de la misma<sup>10</sup>, e; por último, los 120 embalses construidos del lado español, de los cuales, algunos de los de mayor dimensión, se encuentran en la provincia de Cáceres, justo antes de la frontera. Como es obvio, todos estos pantanos contribuyen para empeorar la calidad del caudal una vez que las “aguas paradas” propician fenómenos como la “eutropificación” o la “estratificación”.

Durante 2019 los medios de comunicación portugueses han ido “bombardeando” la opinión pública con noticias alarmantes sobre el estado de las aguas del Tajo<sup>11</sup>. No obstante, la única solución a la vista, salida de la última Cumbre Hispano-Portuguesa – y como antes mencioné – fue la creación de un Grupo de Trabajo (GT) que esperemos, funcione con más

---

<sup>9</sup> Este reportaje fue portada en la Revista Sábado (de 15 a 21 de noviembre de 2018).

<sup>10</sup> Además en el reportaje se hace una mención a la noticia publicada por *El País* (03.10.2018) “El Consejo de Seguridad admite la existencia de siete áreas en España contaminadas por radiación” según la cual, en un afluente del Tajo, el Río Jarama: “*El Consejo de Seguridad Nuclear (CSN) ha admitido oficialmente —a través de un comunicado enviado a los medios la noche de este miércoles— la existencia de las ocho banquetas con lodos contaminados radiológicamente en varios puntos de los márgenes del canal de riego del Jarama, como desveló hace unas semanas El País*”.

<sup>11</sup> Ver, por dar otro ejemplo: “[O maior rio da península ibérica está a morrer?](#)”

celeridad que el GT creado para el Guadiana en 2001 y que hasta ahora no produjo un resultado concreto.

## **2.3. ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y DEL ESPACIO MARÍTIMO**

### **2.3.1. LA REFORMA DE LA LEGISLACIÓN SOBRE ORDENACIÓN FORESTAL**

Como consecuencia de los incendios de 2017 – que, como antes se refirió, provocaron la muerte de 110 personas y quemaron más de 520.515 hectáreas de bosques – fue creada la “Misión para la creación del Sistema de Gestión Integrada de Fuegos Rurales (SGIFR)” que por su vez debería instituir la nueva “Agencia para la Gestión Integrada de Fuegos Rurales” (AGIF). Esta Agencia fue instituida en febrero 2018<sup>12</sup> para coordinar los diferentes sectores con competencias en la prevención y el combate a los incendios, desde la ordenación del territorio (OT) hasta los bomberos. Estaba subyacente a la creación de la AGIF una de las crítica de la Comisión Técnica Independiente (CTI<sup>13</sup>): la falta de coordinación (o “integración”) de los diferentes Ministerios con competencias en la materia – Agricultura, Ambiente e Interior. Posteriormente, y también siguiendo las recomendaciones de la CTI – como consta del comunicado del Consejo de Ministro de 27 de octubre de 2018 – fueron aprobadas una serie de medidas legislativas (18 en total) para la reforma de la ordenación forestal y el combate integrado a los incendios. Este paquete legislativo creó el Sistema de Gestión Integrada de Fuegos Rurales (SGIFR), como instrumento esencial para dotar a la AGIF de capacidad para cumplir su misión. Pero además, pretende mejorar las condiciones de actuación de los recursos humanos<sup>14</sup> destinados al combate a los incendios, tanto bomberos, como

---

<sup>12</sup> Cf. “Decreto-lei” n° 12/2018 de 16 de febrero. Posteriormente los Estatuto de la AGIF han sido publicados a través de la “Portaria” n.º 333/2018, de 28 de diciembre.

<sup>13</sup> A Comisión Técnica Independiente (CTI) fue creada a través de la Ley n° 49-A/2017, de 10 de julio, para análisis de las causas de los incendios sucedidos entre 17 e 24 de junio de 2017.

<sup>14</sup> “Decreto-lei” que establece la orgánica de la Autoridad Nacional de Emergencia y Protección Civil a fin de reforzar la estructura de la Protección Civil; “Decreto-lei” que crea la “Unidade de Emergência de Proteção e Socorro da Guarda Nacional Republicana”; “Decreto-lei” que altera el estatuto y carrera de los guardas forestales; “Decreto-lei” que procede al refuerzo de los beneficios a atribuir a los bomberos voluntarios portugueses; “Decreto-lei” que crea las carreras especiales de zapador bombero y de oficial zapador bombero de la administración central, regional y local, estableciendo el respectivo régimen jurídico; “Decreto-lei” que regula las condiciones y las reglas de atribución y de cálculo de las pensiones de jubilación de la carrera especial de zapador bombero y de oficial zapador bombero de la administración central, regional

“Guarda Nacional Republicana (GNR)” – homóloga a la Guardia Civil española. Así mismo y para responder al problema de las propiedades sin dueño conocido y que por eso mismo no realizaban limpieza de los bosques – muchos de los cuales ardieron el año pasado, propagando el fuego para las propiedades de los que sí realizaban estas limpiezas –, fueron aprobados dos proyectos legislativos sobre la titularidad de la propiedad forestal: por un lado, el relativo al sistema de información catastral simplificada para las fincas rústicas, – que altera la Ley n.º 78/2017, de 17 de agosto –, y; por otro lado, el proyecto de “Decreto-lei” que crea el procedimiento de identificación y reconocimiento de la finca rústica sin dueño conocido, cuya titularidad se encuentra (según el artículo 1345.º del Código Civil portugués), atribuida al Estado. También en el sentido de proteger las viviendas e otros establecimientos construidos en fincas rústicas, normalmente por los propietarios de las mismas, se ha aprobado el proyecto de “Decreto-lei” que clarifica las condiciones para edificar en el ámbito del Sistema de Gestión Integrada de Fuegos Rurales.

Pero, sin duda, desde el punto de vista de la protección de la biodiversidad, conservación de la naturaleza y OT, lo más relevante fue el proyecto de alteración de la orgánica del “Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF)” – cuyas deficiencias ya habíamos señalado en el OPAM’18 –, y el “Decreto-lei” que altera el régimen jurídico de los planes de ordenación, de gestión y de intervención de ámbito forestal, para clarificar la articulación entre los programas regionales de ordenación forestal, en conformidad con lo dispuesto en la Ley de Bases Generales de la Política de Suelos, de Ordenación del Territorio (OT) y de Urbanismo.

En conjunto con estas medidas – enfocadas en mejorar la OT – son también relevantes los proyectos de “Decreto-lei” que alteran las normas de producción y comercialización de materiales forestales, a fin de combatir las plantaciones ilegales, y exigir al comprador final la comprobación de que se ha cumplido la normativa nacional sobre plantación y replantación, que además suponen una medida disuasoria para los que practican estas actividades ilegales bien como para responsabilizar a los mismos. Uno de los objetivos de la misma es impedir el avance del monocultivo del eucalipto en suelo portugués. Ya previamente referimos que si desde un punto de vista estrictamente económico, el eucalipto es la especie más lucrativa para quien vende madera, también es la más perjudicial desde un punto de vista ambiental: primero porque es una especie exótica, proveniente de Australia y por consiguiente empobrece la biodiversidad,

---

e local; “Decreto-lei”, del Sistema Nacional de Control y Comunicación de Riesgo, de Alerta Especial y de Aviso a la Población.

invadiendo las zonas antes ocupadas por especies autóctonas, y; segundo porque consume mucha agua en suelos que, a veces, no tienen la suficiente – especialmente, en los periodos de sequía cada vez más frecuentes en la Península Ibérica. Además, por su capacidad enorme de combustión, facilita la rápida propagación del fuego. Las multas por plantaciones o replantaciones ilegales serán de 3700 a 44 000 euros, independientemente del área de la plantación ilegal de eucaliptos. A partir de la entrada en vigor de la nueva legislación, los propietarios serán notificados para abandonar, en un plazo de seis meses, las mismas. En caso de desobediencia la multa se multiplica.

Además, hasta el final de 2020, los planes de OT municipal deberán incorporar las reglas de los Planes Regionales de Ordenación Forestal, lo que obligará a los ayuntamientos a respetar las normas de estos, en especial la de las áreas máximas previstas para plantación de eucalipto. El objetivo final es que las plantaciones de eucalipto en Portugal no excedan su dimensión actual o incluso puedan retroceder, pero sin perjudicar la actual producción de materia prima para la industria papelera, pues es una de las más fuertes del país.

Sim embargo, todo este esfuerzo legislativo, no impidió el incendio en la Sierra de Monchique (Algarve) entre los días 3 a 10 de agosto. Este fue el incendio forestal de mayor dimensión de los registrados en 2018. Los daños fueron muy inferiores a los de 2017 y afortunadamente no hubo que lamentar víctimas humanas, pero si ambientales, una vez que ardieron cerca de 27 mil ha. Como en 2017, temperaturas muy elevadas y condiciones atmosféricas muy adversas que dificultaron enormemente el trabajo de los bomberos, pusieron en evidencia, una vez más, la inadecuada ordenación territorial y la fragilidad del mundo rural. A esto hay que sumar el efecto del cambio climático, ya que el incendio se inicia un día antes de aquel que fue considerado “el día más caluroso del siglo” en Portugal Continental. Precisamente el día 4 de agosto, con una temperatura media de 32,4 °C y valores medios de temperatura máxima de 41,6 °C y de temperatura mínima de 23,2 °C. De hecho el mes de agosto de 2018 fue el más caluroso desde que existen registros (1931).

### **2.3.2. ORDENACIÓN DEL ESPACIO MARÍTIMO Y EL ABANDONO DEL PROYECTO DE “ALZEJUR”**

Este año fueron publicados para consulta pública los denominados “Planos de situación de la ordenación del Espacio Marítimo Nacional” – previstos en la Ley de Bases de Ordenación e Gestión del Espacio Marítimo Nacional (Lei n.º 17/2014, de 10 de abril). Las críticas suscitadas fueron de tal modo negativas que el Ministerio del Mar decidió alterar los

referidos Planos y abrir una segunda fase de consulta pública que comenzó a principios de diciembre de 2018 y acabará el 31 de enero de 2019<sup>15</sup>.

Una de las entidades más críticas fue, precisamente, el “Consejo Nacional de Ambiente e Desenvolvimento Sustentável” (CNADS) que pidió al Gobierno que suspendiese el procedimiento de consulta pública y reformulase los planos, pero también dieron parecer negativo la “Agência Portuguesa do Ambiente” (APA) y el “Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas (ICNF)” – instituciones tuteladas por el Ministerio de Ambiente.

En la opinión del CNADS – principal órgano consultivo del Estado en materia de Ambiente –, los “Planes de situación” no salvaguardaban los intereses ambientales ni la conservación de la naturaleza. Así la “Direcção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM)” – organismo tutelado por el [Ministerio del Mar](#) y que elaboró los planes –, en la opinión del CNADS, no ha plasmado en los “Planes de situación” aquel que debe ser su objetivo en virtud de la Ley que los instituyó, o sea, compatibilizar todos los usos e actividades concurrentes, pero sin desproteger el medio marino.

También en lo que se refiere a actividades económicas en el mar, el 2018 trajo como novedad el abandono del proyecto de extracción petrolífera en Aljezur. Como referimos en el OPAM’18, actualmente existen en Portugal diversas concesiones para esta actividad, tanto en tierra – en las localidades de Batalha y Pombal –, como en el mar, a lo largo de la costa del Alentejo y en el Algarve – cerca de Aljezur. Esto a pesar de los protestos y manifestaciones en contra de la población, sobre todo en el Algarve en que, tal como pasa en las Canarias, el turismo es la principal actividad económica y convive mal con el negocio de las empresas petroleras. A pesar de que la ejecución en la práctica de estas actividades está cada vez más condicionada – especialmente tras la publicación de la Ley nº 37/2017, de 2 de junio<sup>16</sup> que alteró la legislación sobre evaluación de impacto ambiental (EIA) – el consorcio formado por la empresa italiana ENI y la portuguesa GALP estaban apostando fuertemente en la concesión otorgada en enero de 2017 en Aljezur (Algarve). Pero, sorprendentemente, el 29 de octubre de 2018 anunciaron la renuncia al referido contrato de concesión – cuyo plazo finalizaba en enero de 2019. Aunque oficialmente el consorcio ENI/GALP no haya referido explícitamente las causas de la

---

<sup>15</sup> El documento se puede consultar en: [2.ª versão do projeto de Plano de Situação do Ordenamento do Espaço Marítimo Nacional correspondente à subdivisão do Continente e à subdivisão da Plataforma Continental Estendida.](#)

<sup>16</sup> Esta normativa altera por tercera vez el régimen Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) que realizó la transposición de la Directiva 2011/92/UE, de 13 de diciembre.

renuncia – mencionando tan sólo que existen varios procesos judiciales relacionados con el contrato de concesión en cuestión y que se aguardan las correspondientes sentencias –, algunas fuentes de la comunicación social revelan el real motivo será otro. Según las mismas, fue la providencia cautelar interpuesta ante el Tribunal Fiscal de Loulé por la “Plataforma Algarve Livre de Petróleo” (PALP) y que ha suspendido el proyecto hasta ahora. Este Tribunal sentenció a favor de la PALP el día 13 de agosto, negando al Consorcio ENI/GALP la posibilidad de iniciar los trabajos de prospección en septiembre, como estaba previsto. Por su parte, el Gobierno portugués recurrió la referida sentencia, pero antes de saberse la decisión sobre este recurso el Consorcio ha decidido abandonar definitivamente el proyecto, alegando, no obstante que la decisión del Tribunal fue tomada con base en una presunta irregularidad del procedimiento administrativo de concesión que es de la competencia de la “Direção-Geral dos Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM)”. O sea, el Consorcio ENI/GALP defiende que existe responsabilidad administrativa imputable al Estado, por lo que podrá reclamar una indemnización de hasta 72 millones de euros – que el referido Consorcio alega haber ya invertido para financiar el proyecto.

Pero como ni todo podrían ser malas noticias para el “Ministerio del Mar” y de acuerdo con los datos que la Comisión Europea disponibiliza en *The 2018 annual economic report on the EU blue economy*, la economía del mar en Portugal ha crecido un 26,7% entre 2009 y 2016. Espero que continúe creciendo, pero que lo haga de modo sostenible.

#### **2.4. COMBATE A LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE, CAMBIO CLIMÁTICO Y EFICIENCIA ENERGÉTICA**

Tal como en el año pasado, en 2018 continúa la tendencia de crecimiento del mercado de vehículos ligeros eléctricos, bien como la instalación de nuevos puntos de abastecimientos normales y rápidos que ya han superado los 1350. Con los mismos se dio por concluida la 1ª fase de la red piloto «MOBI.E.» (“movilidad eléctrica”) y se ha dado comienzo a la 2ª fase que concluyó a finales de 2018, extendiendo la red piloto de abastecimiento de vehículos eléctricos de acceso público a todo el territorio nacional.

También como el año pasado, se ha dado continuación a los incentivos financieros y otras medidas de discriminación positiva para facilitar la utilización de vehículos eléctricos. Por ejemplo, a los primeros 1000 coches eléctricos comprados en Portugal, el Ministerio del Ambiente atribuye una ayuda de 2250 euros en la adquisición del mismo – incentivo que se mantiene en los Presupuestos del Estado para 2019. Además, el

vehículo eléctrico está exento del pago de impuestos de ligeros y caso su propietario adhiera al sistema “bio-horario” de facturación de energía eléctrica en su vivienda habitual podrá ver reducida su factura eléctrica mensual a casi la mitad. Por su parte, algunos municipios, como es el caso de Lisboa, permiten que los carros eléctricos aparquen en cualquier zona de la ciudad sin pagar la correspondiente tasa y durante un tiempo ilimitado.

Hasta ahora el abastecimiento público de los coches eléctricos ha sido totalmente gratuito. Solamente a partir de 1 de noviembre empezó a pagarse en los 53 puestos de carga rápida existentes en el país. Pero en la mayoría de los puestos, que son de abastecimiento normal o “semi-rápido” fue anunciado por el Ministerio del Ambiente que sólo entre finales de 2019 o principios de 2020 se comenzará a pagar.

Así y según los datos de la “Associação do Comércio Automóvel de Portugal” (ACAP), la venta de nuevos carros eléctricos e híbridos bate record en Portugal. En los primeros nueve meses de 2018 fueron vendidos más vehículos que en todo el año de 2017. La cota de mercado de los eléctricos e híbridos sitúa Portugal en el cuarto lugar del *ranking* de la Unión Europea. Una posición que mejora si se considera exclusivamente el segmento de los coches 100% eléctricos – donde ocupa el tercer puesto.

No obstante, de acuerdo con los datos de la ACAP, el 80% de los abastecimientos se realizan en casa y durante la noche. Esta realidad no debe cambiar mucho en los próximos años, pues resulta más cómodo y barato para el utilizador de vehículos eléctricos aprovechar la producción eléctrica proveniente de las energías renovables, cuyo excedente está disponible en el período nocturno, adherido al sistema “bio-horario”. Sin embargo, los abastecimientos rápidos – que permiten cargar 80% de la batería del coche en 30 minutos – son necesarios para una emergencia – ya que un abastecimiento normal puede durar 8 horas o más – dependiendo de la capacidad de la batería del coche. Así, el Ministerio de Ambiente entendió que era fundamental entrar en la fase comercial de pago por carga rápida, incluso porque ya es posible viajar entre las dos principales urbes del país (Lisboa y Oporto) y tener puestos de abastecimiento a cada 40 Kilómetros.

Si en relación al uso de energías renovables las noticias son muy positivas, no lo son menos en lo que se refiere a la producción: marzo de 2018 nos trajo la excelente noticia de que durante este mes toda la electricidad consumida por los portugueses fue, exclusivamente, producida por fuentes renovables. En total fueron producidos 4812 GWh lo que superó el consumo de Portugal Continental (4647 GWh), o sea, 103,6% del

consumo eléctrico a través de las renovables. Algo inédito en los últimos 40 años.

A sumarse al buen desempeño de las energías renovables para el combate al cambio climático, vino el “Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC 2050)” presentado públicamente por el Ministerio del Ambiente el 4 de diciembre de 2018. A través del RNC 2050, Portugal asume el compromiso de alcanzar la neutralidad carbónica antes de 2050 y define horizontes macroeconómicos, estableciendo límites para las emisiones de los sectores productores de electricidad, residencial y de servicios, transportes, industria, residuos, agricultura y bosques. De entre las varias metas señaladas para 2050, cabe destacar: reducción de emisiones de los gases con efecto invernadero entre 85% e 99% en relación a 2005; aumento de la “eletrificación” de la economía: más de 65% del consumo energético final será de electricidad; Aumento de la producción de energía solar descentralizada, contribuyendo con 25% de la producción total; Reducción de emisiones en la industria de 70%; Reducción del 25% de la producción de residuos urbanos *per capita*.

De acuerdo con el Ministerio del Ambiente, para que Portugal sea neutro en carbono en 2050 habrá que reducir, a partir de 2017, de 68 para 12 Megatoneladas las emisiones de CO<sup>2</sup> hasta 2050. Lo que significa aumentar de 9 para 12 Megatoneladas la capacidad de “secuestro forestal” del país. En 2030, el 80% de la energía eléctrica producida deberá proceder de fuentes renovables y en 2050 deberá ser el 100%. La dependencia energética del exterior es hoy de 75%. En 2030 será de 65% y en 2050 de 17%. El uso del petróleo que hoy ultrapasa los 65 millones de barriles/año no superará los 10 millones en 2050 y no será usado en la movilidad terrestre. El ahorro anual por vía de la disminución de las importaciones en combustibles se calcula que será de 4 mil millones de euros por año, lo que representa un valor acumulado (entre 2020 y 2050) de 128 mil millones de euros. En términos de inversión estatal en las medidas necesarias para implementar el RNC 2050 se calcula que en el ciclo urbano del agua se gastarán cerca de 500 millones de euros, en adaptación al territorio – litoral y combate a inundaciones y sequías – más de 200 millones y en la “descarbonización” de los transportes y eficiencia energética cerca de 1200 millones.

Como balance final del RNC 2050 se concluyó que: sin el impulso de la neutralidad habría una reducción de 60% de las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta 2050; con el RNC será de, por lo menos, 85% y por eso hay una parcela extra que exige un compromiso mayor y medidas adicionales a adoptar.

Por último, hay que referir que fue publicado para consulta pública<sup>17</sup> el Programa de acción para la adaptación al cambio climático (P-3AC) que complementa y sistematiza los trabajos realizados en el contexto de la “Estrategia Nacional para Adaptação às Alterações Climáticas” (EN AAC 2020) con el objetivo de implementar medidas de adaptación, escogiendo 8 líneas de acción concretas de intervención directa en el territorio y en las infraestructuras, complementadas por una línea de acción de carácter transversal, a fin de responder a los principales impactos y vulnerabilidades identificadas para Portugal.

## 2.5. RESIDUOS Y ECONOMÍA CIRCULAR

El día 19 de noviembre el Ministerio de Ambiente reconoció públicamente que Portugal no cumplirá las metas europeas relativas a residuos urbanos para 2020. La política de residuos de los últimos años no ha sido tan eficiente como se esperaba. La apuesta en la privatización, hace ya más de cuatro años, de la  *Holding* pública “Empresa Geral de Fomento” (EGF) – que agrupaba una serie de empresas participadas que realizaban el tratamiento de residuos urbanos por casi todo el país – no ha dado los frutos que se esperaba. Como consecuencia la política basada en la economía circular que el actual Gobierno intenta llevar a la práctica está bastante limitada, si consideramos que un importante vector de la misma – el adecuado tratamiento y reciclaje de los residuos urbanos – está en franco retroceso.

También en el segundo semestre de 2018 han salido a la luz los primeros datos relativos a los resultados de una de las medidas más simbólicas de la denominada “Fiscalidad Verde<sup>18</sup>”, la destinada a reducir el consumo de bolsas de plástico. La misma consistía en aplicar una tasa a las bolsas de plástico leves – con espesura inferior a 50 *microns* – a fin de reducir la media de bolsas consumidas por persona a un décimo de las utilizadas en 2014. Con efecto, los datos más recientes muestran que los portugueses están a reducir progresivamente su consumo – en 2015 cada portugués gastó media 9,3 bolsas y en 2016, 7,6. No obstante, quien está a beneficiarse con el impuesto son los hipermercados y no la Hacienda Pública. Esto porque el impuesto es de 0,8 céntimos pero los hipermercados ya no usan bolsas leves – que son las que están sujetas a la referida tasa –, sino de espesura superior a 50 *microns* y las venden a 10 céntimos, lucrándose con todo el valor de cada venta como si de cualquier

---

<sup>17</sup> El público interesado puede participar en P-3AC, dando sugerencias a través del [site: Participa](#).

<sup>18</sup> La contribución sobre las bosas de plástico leves fue creada por el artículo 30.º de la Ley n.º 82-D/2014, de 31 de diciembre (más conocida como Ley de la “Fiscalidad Verde”) y desarrollada por la “Portaria” n.º 286-B/2014, de 31 de diciembre.

otro artículo se tratase. Así, el Ministerio de Ambiente informó que la recaudación fiscal realizada en el primer año de aplicación de la tasa fue de tan sólo 4% de la inicialmente prevista – 40.000 euros en 2016 y 19.000 en 2017.

Por su parte, el Parlamento portugués (“Assembleia da República”) aprobó el 26 de octubre un proyecto cuyo objetivo es la implementación de un nuevo sistema de depósito de recipientes usados, la denominada “Tara Retornável”. Se trata de una medida en la senda de una verdadera Economía Circular cuya aplicación está prevista a través de dos fases — la primera de incentivos y la segunda de implementación plena en el mercado nacional.

Esta primera fase se ha concretizado, parcialmente, a través de la Ley n.º 69/2018, de 26 de diciembre, que 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. Mediante esta Ley se crea un incentivo para la devolución de recipientes de bebidas constituidos por plásticos no reutilizables y para crear depósitos de recipientes de bebidas en plástico, vidrio, metales ferrosos y aluminio. El incentivo consiste en un premio al consumidor final, cuyo valor y requisitos será establecido en un despacho publicado por el Ministro del Ambiente en el plazo de 180 días a partir de la fecha de entrada en vigor de esta Ley (27 de diciembre de 2018). También dentro de este plazo será publicado un reglamento (en forma de “portaria”) para definir el ámbito del proyecto piloto, dentro del cual será implementado el referido incentivo. Para recibir el mismo, el consumidor de recipientes de bebidas de plástico no reutilizables deberá depositar los mismos en los depósitos indicados que estarán situados en grandes centros comerciales. La “Agência Portuguesa do Ambiente” (APA, IP) será la autoridad competente que garantizará la atribución del incentivo, así como la articulación y monitoreo del comportamiento de los grandes centros comerciales y otras entidades que, voluntariamente, decidan participar en el proyecto piloto. Estos últimos, por su parte, estarán obligados a ceder gratuitamente los espacios donde serán instalados los depósitos de recipientes y equipamiento asociado a la retoma del mismo por las respectivas entidades gestoras de los flujos de residuos. Hasta finales del tercer trimestre de 2021, el Gobierno presentará en la “Assembleia da República” un informe de evaluación del impacto de la implementación del proyecto piloto de sistema de incentivos. A partir de 1 de enero de 2022, será obligatoria la existencia de un sistema completo para la gestión y depósito de recipientes de bebidas en plástico, vidrio, metales ferrosos y aluminio no reutilizable, bien como para los recipientes reutilizables, consistiendo en depósitos y otros equipamientos debidamente adaptados.

### **3. OTRAS CUESTIONES TRANSVERSALES: EL PROYECTO DE UN NUEVO AEROPUERTO PARA LISBOA, LA GESTIÓN AMBIENTAL DE LAS CANTERAS Y LISBOA CAPITAL VERDE 2020**

Continúa durante 2018 la fuerte polémica en torno del proyecto de construir un segundo aeropuerto para Lisboa en la localidad de Montijo, situada justo en frente de Lisboa, pero del otro lado del Estuario del Tajo, o sea en la margen Sur del Río. Existe consenso sobre la necesidad de ampliar el aeropuerto de Lisboa, ya que el actual – conocido como “Aeroporto da Portela” – se encuentra muchas veces colapsado por la afluencia masiva de turistas que aumentó brutalmente desde hace cuatro años aproximadamente. Pero la polémica surge alrededor de cuál será la mejor localización del nuevo aeropuerto.

Antes de la crisis económica de la zona euro, existía un proyecto para construir el mismo en la Base Militar de Alcochete. Este fue sujeto a Evaluación de Impacte Ambiental (EIA) y tuvo una declaración positiva fue, sin embargo, abandonado por considerarse demasiado oneroso – esta decisión fue adoptada en el momento en que el Estado portugués tuvo que ser rescatado por la denominada “troika” (FMI, BM y CE). Actualmente, el Gobierno defiende la localización de Montijo, argumentando que será mucho menos oneroso para el erario público, de menor dimensión que Alcochete pero mucho más próximo de Lisboa. Sin embargo, ambientalistas y parte de la sociedad civil se manifiestan contra este proyecto que dicen podrá causar impactos ambientales muy negativos en el Estuario del Tajo y porque, además, si el turismo en la capital portuguesa continúa a crecer tal y como lo está haciendo hasta ahora, pronto se quedará pequeño y será necesario construir un tercer aeropuerto para Lisboa. La polémica resulta aumentada como consecuencia de las últimas declaraciones del Ministro do Ambiente, refiriendo que el proyecto no tendría la dimensión suficiente como para tener que someterse al procedimiento de EIA.

Otra polémica a referir tuvo su inicio el 19 de noviembre, con el derrumbamiento de una carretera comarcal en “Borba” – cerca de Badajoz, pero del otro lado de la frontera – que provocó cinco víctimas mortales. Aunque el Ministerio del Ambiente no tiene competencia en materia de redes de transporte, el derrumbamiento fue originado por el enorme descontrol en lo que se refiere al cumplimiento de la legislación sobre canteras – concretamente dos canteras que estaban a ser explotadas sin respetar los límites mínimos de distancias entre las mismas y la carretera que se derrumbó. En el proceso de licenciamiento y control de esta actividad económica participan tanto el Ministerio de Economía como el de

Ambiente. Las canteras y minas abandonadas, sin que se realice la obligatoria restauración ambiental, están dejando un enorme pasivo ambiental en parte del territorio. En el caso de la región del “Alentejo” – donde se sitúan las canteras de Borba que produjeron el derrumbamiento de la carretera –, de las 347 canteras licenciadas, cerca de la mitad no tienen el obligatorio plan ambiental de recuperación paisajística y son muy pocas las que pagan la caución necesaria para activar el referido plan en caso de insolvencia de la empresa.

Por último y para acabar con una noticia esperanzadora, hay que referir que Lisboa fue galardonada con el premio “Capital Verde Europea 2020”. La distinción fue anunciada por el Comisario Europeo do Ambiente, Asuntos Marítimos y Pescas, constituyendo un reconocimiento al trabajo que Lisboa ha desarrollado durante la última década para mejorar el ambiente urbano y la calidad de vida de los lisboetas. Es la primera vez que una capital del Sur de Europa conquista esta distinción, generalmente atribuida a las ciudades del Norte de Europa – de hecho, la próxima será Oslo en 2019. Pero, además la “ambición ambiental” de Lisboa no acaba aquí, sino que también constituye una seria candidata a sumarse al C40, Grupo de Lideranza Climática de las Grandes Ciudades. Esta red tiene como objetivo el combate al cambio climático a escala de las grandes metrópolis – entre la que se cuentan 94 de las mayores del mundo – como Paris, Londres, Los Ángeles, Boston, Milán, Tokio o Seúl –, representando más de 700 millones de habitantes y un cuarto de la economía mundial.

#### 4. CONCLUSIONES

En síntesis, se puede concluir que 2018 fue un año positivo en lo que se refiere a las políticas públicas de ambiente, especialmente en la lucha contra el cambio climático en sus varias frentes: producción y consumo de energías renovables, movilidad eléctrica y mejoras en los transportes públicos, medidas para prevenir incendios forestales y una ambiciosa hoja de ruta para la neutralidad carbónica en 2050. Existen algunos indicios de que esta propuesta, aunque ambiciosa, está bien encaminada y comienza ya a dar sus frutos – como ejemplo tenemos el *Climate Change Performance Index* (CCPI) según el cual, y como antes referimos – Portugal subió tres puestos en el CCPI, pasando del 17º para el 14º lugar. A este resultado han contribuido no sólo las políticas públicas nacionales, también las ciudades, como Lisboa, se han sumado al esfuerzo, ganando el merecido premio “Capital Verde 2020” y constituyendo una fuerte candidata para entrar en el C40 – Grupo de Lideranza Climática de las Grandes Ciudades. No sería de extrañar que muchas otras ciudades portuguesas siguiesen su ejemplo,

apostando fuertemente en la movilidad eléctrica, las ciclo vías, el ahorro de recursos naturales y, al mismo tiempo, mejorando la calidad de vida de sus ciudadanos.

Sin embargo, este claro avance en el combate al cambio climático, de modo global y coherente, viene acompañado de algunos retrocesos en cuestiones clave: como la política de residuos urbanos – que se quedará lejos de alcanzar las metas trazadas para 2020 – o los brotes a la superficie de problemas latentes que se arrastran durante años, alarmando a la opinión pública – como el caso de la contaminación del Tajo – o debilidades estructurales – como el pasivo ambiental de la industria extractiva – canteras y minas –contumaz incumplidora de la legislación ambiental.