

La imposició de les etiquetes ambientals, un nou gol espanyol

written by Redacció Unilateral | 17 de gener de 2019

La preocupació de la població catalana sobre la problemàtica mediambiental va en augment. Entre les fonts de contaminació més importants hi ha els mitjans de transport, de tota mena. Per a la ciutadania general, les seves pautes de mobilitat en l'ús i el gaudi del vehicle particular o de feina esdevenen una de les poques decisions que poden ajudar a mitigar la creixent mala qualitat de l'aire en les zones urbanes o del seu entorn.

Des de l'administració catalana es proposen mesures per transferir desplaçaments cap a la xarxa de transport públic. La mesura principal és la T-Mobilitat, però encara resta pendent d'implementació, conjuntament amb mitjans de pagament més àgils i equitatius (sense paper ni màquines expenedores).

Tanmateix, la mesura real i d'impacte sobre la població és la restricció de circulació de vehicles en episodis d'alta contaminació de l'aire (normalment, en cas d'anticiclons perllongats). L'Àrea Metropolitana de Barcelona ha optat per establir aquestes restriccions d'acord amb un sistema d'etiquetes provinent del Ministeri de l'Interior (DGT) espanyol. Segons l'AMB "l'etiquetatge dels vehicles facilitarà l'establiment i l'entrada en funcionament de les tres zones de baixes emissions proposades i serà útil per episodis d'alta contaminació".

Fonts de l'AMB manifesten que aquesta tria prové d'una decisió acceptada pel Departament de Territori i Sostenibilitat, que a la vegada ha fet seva una proposta del RACC. El RACC, conjuntament amb els fabricants de vehicles i els Ajuntaments

de Barcelona i de Madrid, ha dissenyat, per tant, aquest sistema de classificació de vehicles, sobre el qual la Generalitat de Catalunya no hi ha pogut afegir ni treure res, per les raons que sigui i en perjudici dels catalans.

El RACC, en conjunció amb la indústria de l'automòbil, va elevar aquesta classificació als diferents àmbits ministerials espanyols, ja que des dels àmbits catalans no s'assumien iniciatives alternatives (com sistemes de peatge, restringir els vehicles d'alta cilindrada, apostar per mesures dissuasives com l'alentiment de les velocitats,...). I fruit de les bones gestions a l'hora de defensar els seus interessos, el RACC va poder implicar la DGT en l'establiment d'aquesta modalitat de restriccions (per mitjà d'etiquetes), la qual ho fa assumir en forma d'acord provisional.

El sistema d'etiquetes espanyoles, en conseqüència, ja impera dins del parc mòbil català, i ha entrat dins dels parabrises dels cotxes catalans sense ni tan sols ser un mal menor, dins la volguda i permanent intervenció espanyola en les esferes quotidianes catalanes. Ara ho ha aconseguit ni més ni menys que en la dels cotxes que tots els catalans usen i cuiden pròdigament.



Tot això, és preocupant pels interessos nacionals (catalans) però ho agreuja el fet que el sistema d'etiquetes, imposat gràcies a la passivitat de la part catalana, no té cap base legal ni reglamentària perquè sigui efectiva. Les obligacions i els drets dels ciutadans provenen de les lleis, i la seva concreció es fa per mitjà dels reglaments un cop així consti en les lleis. En aquest cas, no hi ha cap llei espanyola ni molt menys catalana que desenvolupi aquesta eventual prohibició en l'ús dels vehicles per part dels seus propietaris o posseïdors, com reconeixen les fonts municipals

consultades.