

**BARCELONESES
GLOBALES**
SINGAPUR

Álex Pont

Consultor estratégico, con experiencia en Asia, Europa y América Latina. Licenciado en Economía e Ingeniería Informática en Yale-NUS College



Barcelona
Global

www.barcelonaglobal.org

'Smart nation': la tecnología contra la Covid-19

¿Qué destacarías de la gestión de la crisis en tu ciudad de residencia?

Las cifras hablan por sí solas: Singapur, con 5,7 millones de habitantes, ha registrado un total de 58.200 casos y 29 muertes. No hay una única razón detrás de estas cifras, pero un factor clave ha sido el uso de la tecnología para el rastreo de contagios. A medida que se empezaron a relajar las restricciones, el Gobierno lanzó el sistema de identificación SafeEntry, que obliga a registrarse con el móvil mediante código QR antes de entrar y salir de edificios con alta densidad (restaurantes, supermercados, centros sanitarios etcétera). Gracias a la *big data*, cuando se detecta un caso positivo las autoridades sanitarias del país son capaces de identificar y aislar a personas de riesgo en cuestión de horas, sin que el resto de la población se vea afectada.

HA SIDO CLAVE EL USO DE LA TECNOLOGÍA PARA EL RASTREO DE CONTAGIOS
¿Cómo se ha visto la gestión de Barcelona desde tu ciudad?

La segunda ola de contagios en ciudades europeas se ve como una advertencia de lo que puede suceder si se relajan las medidas de manera precipitada y no se toma una estrategia a largo plazo (ya en marzo, el presidente de Singapur dejó caer la idea de que esta lucha iba a ser cuestión de varios meses e incluso años, mientras aquí se contaba en semanas). En el caso de España, que experimentó uno de los confinamientos más duros de Europa (para muchos, cuestionable, ya que en Singapur el Gobierno siempre permitió salir a hacer ejercicio al aire libre durante el confinamiento), hay un sentimiento de lástima –lástima de que volvamos a estar en la casilla de salida después de tanto sacrificio. También sorprende la falta de unidad y coordinación política en el territorio.

SORPRENDE LA FALTA DE UNIDAD Y COORDINACIÓN POLÍTICA EN EL TERRITORIO
Propuesta para Barcelona

Barcelona debería invertir en sistemas de rastreo exhaustivo utilizando *big data*. Actualmente, es casi imposible saber si estuviste cenando cerca de un contagiado y, en el caso improbable de que el sistema de rastreo manual te identifique como persona de riesgo, seguramente ya sea demasiado tarde para interrumpir la cadena de contagio. La tecnología permite encontrar un punto medio entre la libertad absoluta y las restricciones de movilidad generalizadas. Pero en Europa hablar de cualquier forma de supervisión digital, ni con amplias garantías de privacidad, parece ser un anatema. En cambio, en Singapur se percibe como un precio aceptable para evitar medidas más drásticas. Ya que, pensándolo bien, ¿realmente somos más libres si no podemos ir a un restaurante, visitar a nuestros abuelos o ni siquiera salir de casa?

DEBERÍA INVERTIR EN SISTEMAS DE RASTREO EXHAUSTIVO CON 'BIG DATA'

La delicada y larga rehabilitación del túnel de Toses pone de relieve una vez más la histórica precariedad de la línea entre Barcelona y Puigcerdà

Un año sin tren



LIBERT TEIXIDÓ/ARCHIVO

El tren de la R3, a su paso por Toses, antes de llegar al túnel que se está rehabilitando

SÍLVIA OLLER
Girona

Cuando finalicen las obras de rehabilitación del túnel de Toses, entre Ribes de Freser y Planoles, los vecinos del tramo pirenaico de la línea ferroviaria R3 entre Barcelona y Puigcerdà habrán estado más de un año sin ver pasar un tren. Un desprendimiento durante las obras de modernización del túnel este verano ha obligado a Adif a reprogramar el calendario para el restablecimiento del tráfico ferroviario entre Ribes de Freser y La Tor de Querol, que desde el pasado 22 de junio se realiza en autobús.

La previsión inicial era que el

tren volviera a circular en febrero, pero no será al menos hasta mayo, una vez finalicen las obras de un túnel de 3,9 km que une las comarcas del Ripollès i la Cerdanya bajo la collada de Toses. El objetivo final es el de evitar desprendimientos en el interior, como el que en julio del 2019 hizo descarrilar un convoy con 35 pasajeros a bordo que resultaron ilesos. Adif, que invertirá más de 9,5 millones de euros en la mejora de este histórico punto negro de la red ferroviaria pirenaica, cambiará también la catenaria, que ya no será flexible sino de tipo rígida. A efectos prácticos eso significa que será más duradera y resistente y que requerirá menos mantenimiento.

“Si hemos llegado a esta situa-

ción es porque en su momento no se hizo el mantenimiento necesario”, explica Montse Ayats, portavoz de la plataforma Perquè no ens Fotin el Tren, nacida en el 2013 con el fin de reclamar mejoras para una línea utilizada por motivos laborales, de estudio o para ir al médico.

Usuarios y alcaldes del territorio han denunciado históricamente la “dejadez” y falta de inversiones por parte de Fomento y Adif en esta línea que enlaza l’Hospitalet de Llobregat y La Tor de Querol, ya en territorio francés. El alcalde de Puigcerdà, Albert Piñeira, habla de “un déficit de inversión crónico” y explica que las aproximadamente tres horas de trayecto empleadas son

las mismas que hace un siglo. “Si no es una línea fiable, segura, puntual o competitiva es muy difícil que sea una alternativa real al vehículo”, añade Piñeira, que reclama primero el desdoblamiento ferroviario hasta Vic, luego hasta Ripoll y mejoras en el tramo Ri-

El propósito de las obras es evitar desprendimientos como el que hizo descarrilar un convoy

260 viajeros diarios

El tramo ahora en obras contaba, antes de la pandemia, con 260 viajeros al día. Toda la línea R3 la usaban de media unos 27.400 pasajeros, que la crisis sanitaria ha hecho reducir a la mitad, según datos de Renfe. Provisionalmente, un autobús cubre a diario el trayecto entre Ribes de Freser y Puigcerdà por la sinuosa collada de Toses, que aumenta en 50 minutos aproximadamente el tiempo de viaje. Según Renfe, de media toman ese bus unas 50 personas entre semana y 60 los fines de semana.

poll-Puigcerdà. La duplicación de la vía acortaría el tiempo de viaje y permitiría incrementar frecuencias.

De momento, solo se está avanzando en el tramo entre Parets del Vallès y La Garriga con obras previas a la duplicación de vía como la supresión de pasos a nivel. Es el tramo más maduro. Para el resto todavía no hay calendario. Los alcaldes del entorno de la carretera C-17, que une Barcelona y Ripoll pasando por Vic, exigen que el desdoblamiento de vía llegue hasta Ripoll. Su alcalde, Jordi Munell, lamenta la “lentitud” de este proyecto, una demanda histórica para vertebrar el territorio.

Los usuarios de la línea consideran que la R3 tiene todavía muchas asignaturas pendientes una vez se culminen las obras del túnel. Reclaman que se amplíe el número de frecuencias entre Vic y Puigcerdà, la renovación de la flota, trenes dobles en horas punta y una reorganización horaria que se adapte “a la movilidad del siglo XXI”. “Es fundamental que las inversiones de nuevos trenes lleguen también aquí”, afirma Ayats, vecina de Torelló, que antes de la pandemia utilizaba prácticamente a diario el tren para ir a trabajar a Barcelona.

Muchos vecinos de municipios por los que discurre la R3 dicen sentirse ciudadanos de segunda. “En otros lugares más poblados, probablemente se habría intentado acortar plazos, necesitamos el tren más que nadie ya que no tenemos transporte alternativo”, explica Ayats. En Planoles, Toses, Alp o Puigcerdà habrán estado más de un año sin poderse subir al tren, ya que al periodo de obras en el túnel, que se alargará al menos once meses, les suman los meses de confinamiento durante los cuales no circuló la línea.

David Verges, alcalde de Planoles, municipio que tiene tres albergues en su término, considera imprescindible la comunicación ferroviaria entre Barcelona y el Pirineo. “Es un atractivo más para que la gente pueda afincarse aquí”, explica. En el último año, a raíz de la pandemia, este municipio de la comarca del Ripollès ha sumado 50 nuevos vecinos.●