

BARCELONESES GLOBALES



Carlota Ibáñez Moreno

'Global procurement marketing manager' en Nestlé basada en Vevey, Suiza



www.barcelonaglobal.org

El potencial educativo de Barcelona

¿Qué podemos aprender de Lausana en materia de educación?

Suiza cuenta con un sistema educativo de doble vía: una para el rigor académico; la otra, para la formación profesional

■ Suiza se considera un país donde el conocimiento y la educación son recursos cruciales. Su modelo es reconocido mundialmente y los estudiantes obtienen resultados muy altos en ciencias y matemáticas. Barcelona y Lausana son dos ciudades con muchos elementos en común: ambas son capitales económicas, culturales y tienen una larga historia artística que cuentan, además, con iniciativas mundiales que incentivan el emprendimiento y el deporte. Ambas ciudades atraen talento internacional por las grandes oportunidades que ofrecen para el desarrollo profesional. Pero el sistema educativo suizo está

mejor posicionado que el español. Suiza está en el puesto 17 de la escala mundial en la evaluación PISA. Existen datos que indican que el fracaso escolar suizo es muy bajo comparado con el de España (5,5% frente al 28%) y el paro es prácticamente inexistente. Por encima de todo, se valora el carácter práctico de la educación y su orientación a formar trabajadores cualificados y preparados para incorporarse en el mercado laboral. De hecho, Suiza cuenta con un sistema educativo de doble vía, en el que se ofrecen dos corrientes de educación simultáneas. Una es para el rigor académico; la otra, para la formación profesional.

¿Cómo se podría trasladar y aplicar esa experiencia a Barcelona?

Es necesario modernizar la formación profesional y mejorar sus tasas de matriculación y cualificación

■ Barcelona podría impulsar un espacio de inversión en educación y becas independiente de la alternancia política y las circunstancias económicas. El potencial educativo de Barcelona y su atracción por talento internacional es un hecho desde hace años, y ha ido mejorando, aunque se debe seguir perfeccionando. Para ello, es necesario modernizar la formación profesional y mejorar sus tasas de matriculación y cualificación y con ello reducir la deserción escolar temprana y facilitar la reintegración en el sistema educativo. Otro aspecto importante para que Barcelona siga siendo una de las

principales capitales de atracción de talento es invertir y potenciar que el profesorado lidere la innovación curricular y didáctica. La apuesta por mejorar el aprendizaje de idiomas de una forma más eficiente también será crucial para determinar las posibilidades de desarrollo profesional en un futuro, en un mundo completamente globalizado. Si bien Barcelona cuenta ya con grandes ventajas, cabe destacar que necesitará seguir invirtiendo en educación e investigación para fomentar nuevas y más eficientes vías de educación que estén preparadas para responder a la situación y realidad actuales.

El primer minibús eléctrico de TMB se pone a prueba en agosto

Circula en líneas de barrio con pendiente y con el aire acondicionado a tope

DAVID GUERRERO
Barcelona

Los autobuses eléctricos son una realidad desde hace ya unos cuantos años en Barcelona y en muchas otras ciudades del mundo. Los hay de tamaño mediano, grandes e incluso articulados, como el que cruza a diario la Gran Vía de punta a punta como si de un tranvía se tratara. En cambio, el sector nunca ha prestado atención a los minibuses, que son una parte importante de la flota de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) debido a las numerosas líneas de barrio existentes en la ciudad.

El problema, que ha obligado incluso a la compañía a tener que operar con vehículos sin etiqueta ambiental, empieza a dirigirse a un cambio de tendencia con el primer minibús 100% eléctrico que presta servicio con pasajeros en la capital catalana. Lo hace, por ahora, en fase de pruebas.

El momento escogido para hacer las comprobaciones no es baladí. Se ha apostado por agosto porque es el momento en el que mayor consumo eléctrico tiene este vehículo debido al uso intensivo del aire acondicionado para garantizar una temperatura confortable en su interior. "El consumo es hasta un 30% superior al de un mes de invierno con la calefacción", destaca el director de tecnología de bus de TMB, Josep Maria Armengol.

Ese condicionante en plena ola de calor como la vivida la pasada semana se suma al trazado de las líneas escogidas estratégicamente: la 116 en el barrio de la Salut con sus empinadas subidas hasta el Park Güell y la 185 entre Canye-



El minibús eléctrico de TMB prestando servicio en condiciones reales en la línea 116

lles y Vall d'Hebron. En ambos trazados el vehículo se enfrenta a unas pendientes considerables y a unos delicados giros que exigen cierta habilidad al volante. La intención es llevar el vehículo al límite para garantizar que tiene autonomía suficiente para aguantar las 16 horas de trabajo diarias ya que estas líneas de barrio solo disponen de un vehículo asignado a la ruta.

El modelo fabricado por la empresa catalana Indcar –líder en carrozado de minibuses– y el fabricante de vehículos eléctricos Bluebus es el primero que cumple las condiciones para ello. "Un minibús eléctrico, al ser tan pequeño, tiene una capacidad limitada

El hidrógeno también pide paso

■ La parálisis durante demasiados años de la innovación en el sector de los minibuses ha cambiado de golpe. A los vehículos eléctricos que ahora aspiran a ser uno más de la flota se suman también proyectos con hidrógeno. En TMB confían en poder poner a prueba un modelo de minibús alimentado con esta tecnología en otras líneas de bus de barrio. Se ahondará así en la línea iniciada con los ocho autobuses propulsados

por hidrógeno que se encargan de prestar servicio en la primera –y única de momento– línea de bus exprés en la capital catalana, la X1, que conecta Francesc Macià con Glòries. Los resultados, en este caso, son muy satisfactorios, según fuentes de la compañía y serán cruciales para cumplir con los planes de inversión ya que aspiran a tener el 25% de los vehículos cero emisiones el año que viene y el 50% en el 2030.

para poner las baterías en el techo", destaca Armengol, que celebra la mejor autonomía de este vehículo (250 kilómetros), así como el buen recibimiento que está teniendo por parte de los usuarios.

A bordo cogen hasta 26 personas: 10 sentadas, 15 de pie y un espacio reservado para personas con movilidad reducida. Al ser agosto, no ha habido problemas de aglomeraciones en unas líneas que acostumbran a ser utilizadas por vecinos habituales. Los viajeros que subían a bordo el día que lo probó *La Vanguardia* daban su visto bueno al cambio, destacando una mayor comodidad y espacio pese a que desde fuera les pa-

Los resultados serán analizados para valorar la renovación de los buses más pequeños de la flota de la compañía

recía más pequeño ya que mide menos de seis metros de longitud y 2,20 de ancho.

La aprobación de los viajeros de las líneas de bus de barrio llega tras recibir los aplausos del sector en su presentación durante la cumbre mundial de la Unión Internacional del Transporte Público (UITP) celebrada en Fira de Barcelona el pasado mes de junio. Las pruebas se alargarán unas semanas más, luego faltará que los responsables del servicio de bus de TMB analicen los resultados técnicos para valorar la idoneidad de comprar vehículos de estas características.

La compañía ha ido retrasando inversiones en este tipo de buses debido a la escasa oferta existente y los altos precios en el mercado, equiparables a los de un autobús de los grandes. A partir de ahora, eso puede cambiar. "Las pruebas de este verano serán determinantes para tomar decisiones", apunta Armengol. Eso sí, poniendo sobre la balanza la reducción de emisiones y la eficiencia económica de la compra.●