

BARCELONESES GLOBALES



Miquel Cardona
‘Executive partner’ en
Oriental Retail
Ventures, SL



www.barcelonaglobal.org

El sistema educativo: un espejo entre París y Barcelona

¿Qué podemos aprender del sistema educativo de París?

“La mayoría de los franceses confía en la calidad del sistema público, lo que les lleva a elegir esta opción para sus hijos”

■ Tanto Barcelona como París tienen una riqueza cultural y una oferta de *lifestyle* única. Sin embargo, surge la duda de cómo podemos aplicar aprendizajes de esta ciudad a Barcelona, especialmente en el campo de la educación. Uno de los aspectos más sorprendentes es la percepción y reputación del sistema educativo público en París. En París, los padres confían en que las escuelas públicas ofrecerán una educación de calidad. Esa confianza es fundamental cuando se considera un cambio de residencia. París ofrece tres tipos de escuelas: las públicas, las concertadas y las privadas. La

mayoría de los franceses confía en la calidad del sistema educativo público, lo que les lleva a elegir esta opción para sus hijos. En Barcelona, esa confianza no es tan sólida. Además de la calidad, la transparencia del sistema educativo es otro aspecto que destacar. En París se proporciona información clara sobre los resultados de las escuelas y se asegura que los padres tengan acceso a los datos que necesitan para tomar decisiones informadas sobre la educación de sus hijos. La transparencia es la base de la confianza y es un elemento clave de la mejora del sistema educativo.

¿Cómo se podría trasladar a Barcelona la experiencia de París?

“Hace falta una mayor inversión en infraestructuras y recursos, la revisión del currículo y una mejor formación de los docentes”

■ La educación es un pilar fundamental para el futuro de Barcelona, y la calidad de las escuelas públicas debe ser un elemento clave para garantizar que las familias no se vean obligadas a optar por otras alternativas. La mejora de las prácticas educativas es imprescindible para elevar la calidad de las escuelas públicas. Esto incluye una mayor inversión en infraestructuras y recursos, así como una revisión del currículo y una formación más exhaustiva para el personal docente. Debemos garantizar que las escuelas públicas ofrezcan una educación de primera categoría que compita

con las privadas. Ahora es el momento de realizar un cambio real en Barcelona. Nuestra ciudad tiene todo el potencial para ofrecer una educación de calidad y para ganarse la confianza de las familias en las escuelas públicas. Si queremos crecer como ciudad y asegurar un futuro brillante para las próximas generaciones, la mejora del sistema educativo debe ser una prioridad. Es tiempo de invertir en las escuelas públicas y garantizar que Barcelona sea un lugar en el que todo el mundo pueda disfrutar de una educación de primera clase. El futuro de nuestra ciudad depende de esto.

Tarragona presiona para salvar su costa del colapso de los trenes de carga

El futuro aumento del tráfico urge aún más el reivindicado desvío por el interior

ESTEVE GIRALT
Tarragona

Tarragona reivindica desde hace años el desvío por el interior, fuera de los núcleos de población y de las zonas turísticas, de los trenes de mercancías. Una parte, con materias peligrosas, circulando de día y de noche por la Costa Daurada. Comparten los trenes de carga las vías con los de pasajeros. Una demanda más trascendente que nunca por la apuesta de la Unión Europea por el ferrocarril y las autopistas ferroviarias como alternativa al camión, con el compromiso del Gobierno de duplicar el transporte ferroviario de mercancías en la próxima década: ahora está por debajo del 5%.

Tras años de reuniones y contactos, la Plataforma Mercaderías per l'Interior ha logrado en el área de Tarragona un consenso político, económico y social casi total por un trazado alternativo para sacar las mercancías de la línea ferroviaria de la costa.

El territorio presiona más que nunca al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que tiene desde hace meses sobre la mesa un estudio de viabilidad para encontrar el mejor trazado por el interior. Las tres soluciones sondeadas por Madrid hasta ahora no son del agrado de la plataforma, que apuesta por un trazado propio (ver infografía).

El calendario juega contra Tarragona. El incremento del tráfico ferroviario de mercancías supone una amenaza real de colapso a corto y medio plazo por una línea por la que además circulan muchos trenes de pasajeros, especialmente regionales que conectan el área metropolitana de Ta-

rragona, la segunda de Catalunya por tamaño, con la de Barcelona.

“Se incrementará un 250% el tráfico de mercancías en los próximos años, se colapsará la vía. Pasarán por la misma línea de la costa, por Vila-seca, Tarragona, Altafulla o Torredembarra, a través del tercer hilo. Circulan trenes regionales y de cercanías, mercancías de ancho ibérico desde la línea central y la del litoral”, advierte Eugeni Sedano, portavoz de la plataforma ciudadana.

En el tramo entre Tarragona y

El Gobierno estudia los trazados de una inversión clave para la Costa Daurada: por el litoral, solo pasajeros

Sant Vicenç de Calders se podría producir una enorme saturación en solo un lustro, estiman algunos expertos, y convertirse en un punto negro ferroviario.

La línea de mercancías del corredor mediterráneo utilizará de forma provisional el conocido como tercer hilo, una solución de urgencia todavía en obras, impulsada por el Gobierno en la línea ferroviaria ya existente para poder hacer circular trenes con ancho internacional hacia Europa.

Si se eterniza el trazado por el interior, que la plataforma plantea en paralelo a vías rápidas como la C-14 o la AP-7, los principales municipios de la Costa Daurada temen que cada vez más trenes de carga y más largos circulen junto a sus núcleos urbanos: Tarragona, Altafulla o Torredembarra.

El paso de trenes de mercancías

Rutas ferroviarias de mercancías

- Ancho ibérico
- Ancho internacional
- Vía Reus-Roda: únicamente funciona Reus-Polígono petroquímico (Repsol)
- Ancho medio (tercer hilo)
- Propuesta solución nuevo trazado



FUENTE: Plataforma de Mercaderías per l'Interior

Anna Monell / LA VANGUARDIA



Un tren de mercancías pasando por Tarragona, junto a viviendas

peligrosas por la línea de la costa es una molestia notable, además de un peligro, para vecinos de barrios como el Serrallo o clientes de campings del litoral tarraconense, cercanos a las vías. También es un obstáculo para nuevos planes urbanísticos e infraestructuras proyectadas en la Costa Daurada. La obligatoriedad de respetar las franjas de seguridad, de 800 metros respecto a las vías, bajo tutela de Protecció Civil, supone un lastre en caso de nuevas obras.

“El transporte de mercancías por la costa supone un problema y nos condiciona como territorio”, destaca Àngel Xifré, delegado de la Generalitat en Tarragona. “Y existe riesgo de colapso ferroviario, hay que buscar una alternativa por el interior”, coincide.

El Gobierno impulsa una de las autopistas ferroviarias entre Zaragoza, Lleida y Tarragona, con la licitación anunciada a inicios del 2024. Es la de mayor demanda de la red ferroviaria, con cien circulaciones semanales por sentido, con conexiones futuras desde Algeciras, Huelva o Vitoria.

Los empresarios españoles siguen presionando mientras tanto para que el corredor mediterráneo se complete cuanto antes hasta Francia. Más trenes de mercancías y de pasajeros por una línea litoral amenazada por el colapso.

Sabedores de que el trazado por el interior está en el aire y que podría tardar una década en completarse, el puerto de Tarragona adelanta a este diario que estudiarán ya una alternativa “para evitar que los trenes de carga pasen por delante de la ciudad y del barrio del Serrallo”, como sucede ahora.

“El futuro está en las autopistas ferroviarias, pero Adif lo está haciendo sobre vías obsoletas y con perjuicios para vecinos y pasajeros. ¿Qué pasará con cercanías si además se quiere incrementar la frecuencia?”, alerta Sedano. Para la plataforma “es una cuestión de voluntad política”; estiman que la inversión sería de diez millones por cada uno de los 40 kilómetros de un nuevo trazado que “sacaría por fin las mercancías de todos las poblaciones”. ●