

EDITORIALES

Retrato fidedigno

Ningún plan educativo será eficaz si no es capaz de concitar el compromiso de alumnos, padres y profesores

El informe PISA 2012 concluye que el rendimiento del sistema educativo español sigue por debajo de la media de los países de la OCDE, por lo menos en cuanto a la respuesta del alumnado de 15 años en matemáticas, comprensión lectora y ciencias. La mejora respecto a 2008 es insignificante y el resultado permite constatar que el incremento de las dotaciones presupuestarias en los diez últimos años –un 35%– solo ha servido para mantener la posición en un ranking de países que han realizado un esfuerzo económico similar. Las diferencias entre las comunidades autónomas que se sometieron voluntariamente al examen reflejan sobre todo las distintas condiciones socioculturales en las que habitan los alumnos evaluados, cuya equidad se ha visto «deteriorada» durante los años de la crisis. El informe tiene el acierto de resaltar el problema de fondo, que es la disparidad del rendimiento escolar en cada aula. Las diferencias territoriales ofrecen un valor estadístico relativo frente a lo que conocen de primera mano los docentes: la coexistencia en cada clase de un porcentaje mínimo de excelencia, una mayoría que oscila entre resultados satisfactorios y no tan satisfactorios, y un número demasiado alto de expedientes que lastran al conjunto. Este es el retrato más fidedigno de la enseñanza en nuestro país. Un desafío imposible de afrontar con éxito sin el concurso activo de toda la comunidad educativa. Las soluciones que ofrezcan las leyes y los presupuestos y las innovaciones pedagógicas serán siempre insuficientes si no son capaces de concitar el compromiso necesario de alumnos, padres y profesores para alcanzar simultáneamente dos objetivos: superar el diferencial de estímulos que representa la extracción sociocultural de las niñas y niños como problema colectivo y propiciar el desarrollo de los alumnos de 'altas capacidades'. Ningún programa de excelencia académica resultará eficaz sin su implicación. Una mayor autonomía de cada centro se volverá pura racionalidad de la gestión sin resultados académicos apreciables mientras no despierte la complicidad de las familias. Del mismo modo que la sujeción del sistema a pruebas externas de evaluación podría disponer a alumnos y profesores a sacar una mejor nota por puro entrenamiento sin que ello responda a una mayor calidad educativa.

Estragos de la corrupción

España ha caído diez puestos en el Índice sobre Percepciones de la Corrupción, que elabora la organización no gubernamental Transparencia Internacional, hasta ocupar la posición número 40 de un total de 177 países. Evidentemente, este brusco descenso se ha debido a los escándalos que han afectado en los últimos meses a varios partidos políticos y sindicatos, así como a algunos miembros de la Familia Real. Este país ha obtenido la peor puntuación de los últimos quince años y se ha situado en el puesto 19 de los 30 del área europea. Las comparaciones son odiosas, pero el único país que ha retrocedido más que España en la anualidad ha sido Siria, y detrás de nuestro país se ubican en esta decadencia Gambia, Mali, Guinea y Libia. La sola mención de nuestros compañeros de viaje debería servir de acicate, que diera como resultado la implementación de medidas drásticas y rotundas contra esta lacra. Los autores del estudio afirman que en nuestro país falta 'cultura de lucha contra la corrupción'. Y sobra desparpajo en los ámbitos públicos. De otro modo, no se darían casos como la 'pérdida' por la UGT de 1.756 archivos informáticos cuando se requiere al sindicato a que dé explicaciones por sus turbios manejos dinerarios.

XXX

XXX

Director XXX

Directores adjuntos

XXX

XXX

Subdirectores

XXX

XXX

Adjuntos a la Dirección

XXX

XXX

Jefes de Área

XXX

XXX

Secciones

XXX

XXX

Departamento de Arte XXX

XXX

Documentación XXX

XXX

Reflexiones sobre la Alta Velocidad en España

ENRIQUE CASTILLO

ACADÉMICO DE LA REAL DE INGENIERÍA. DIRECTOR DEL GRUPO DE INVESTIGACIÓN DE REDES DE TRANSPORTE DE LAS UNIV. DE CANTABRIA Y CASTILLA LA MANCHA

Cuando nos referimos a número de viajeros transportados en alta velocidad, nuestro país deja de estar a la cabeza para situarse en el último lugar

Ante las noticias aparecidas recientemente en la prensa sobre la línea de alta velocidad a Galicia, que proponen alternar tramos de vía única con vía doble, queremos mostrar nuestra satisfacción porque se haya tomado esta decisión que consideramos urgente y necesaria para nuestro país.

En nuestro trabajo 'Optimización de inversiones en infraestructuras de alta velocidad ferroviaria', resultado de un proyecto de I+D+i financiado por el Ministerio de Economía y Competitividad del periodo 2010-2012, y presentado en la Real Academia de Ingeniería, ya sugeríamos que ésta era la única alternativa razonable para las nuevas líneas de alta velocidad española que unen una ciudad de alta población con otras menos pobladas.

En este estudio, se señalaba que la red española de alta velocidad ocupa las primeras posiciones en cuanto a longitud de infraestructura y densidad de líneas por habitante y superficie. Sin embargo, cuando nos referimos a número de viajeros transportados, deja de estar a la cabeza para situarse en el último lugar, lo que cuestiona la rentabilidad económica de ciertas líneas, al menos en vía doble.

Más detalladamente, en lo que a longitud se refiere, la red española de alta velocidad ocupa el segundo lugar a nivel mundial, detrás de China y Japón, y el primero a nivel europeo. Respecto a densidad por superficie y kilómetro de red por cada mil habitantes, España ocupa los primeros lugares de Europa y del mundo, respectivamente.

Por ello, cabría esperar que nuestro país ocupase los primeros puestos en demanda atendida. Sin embargo, no es así, ya que en producción de transporte deja de estar a la cabeza para situarse en el último lugar. Las diferencias son notables, pues en los países europeos, el número de viajeros transportados en el año 2011 en Francia fue cuatro veces superior al de España, y la demanda atendida por los trenes de alta velocidad alemanes fue 2,5 veces superior a la española, con casi la mitad de longitud de red.

Con respecto al número de servicios diarios, mientras que en las líneas Madrid-Sevilla, Madrid-Barcelona la oferta diaria por sentido es de 23 y 25 trenes, respectivamente, en las nuevas líneas estos valores son notablemente inferiores, alcanzando valores bajos (16 trenes por sentido y día hasta Valencia, 13 a Toledo, 11 a Alicante, 10 desde Barcelona a Figueras).

Lo anterior pone de manifiesto que, mientras que la construcción de las primeras líneas de alta velocidad en España estaba dirigida a conectar dos

grandes núcleos de población, en la actualidad y en futuras acciones, se pretende construir nuevas líneas en las que solo uno de los extremos es de gran población. Esto requiere un planteamiento muy diferente y ciertas reflexiones:

1. En las nuevas líneas periféricas el número de usuarios es necesariamente mucho menor, lo que requiere una frecuencia de trenes muy inferior.

2. Debe cuestionarse la vía doble por su elevado coste, lo que hace necesario pensar en una nueva alternativa.

Es así como surge la vía alternada doble-simple (ADST) que proponemos en este estudio. La solución ADST consiste esencialmente en utilizar vía simple en los tramos caros (túneles y viaductos)

y vía doble en los baratos (zonas a cielo abierto y terreno llano) y exclusivamente allí donde haga falta, desplazando ligeramente los horarios de salida de los trenes para que éstos se crucen en las zonas de vía doble.

Hay que señalar muy claramente que esta solución:

- No se trata ni de vía simple, ni de vía doble

- En rendimientos está mucho más cerca de la vía doble, y en coste más cerca de la vía simple.

- Se consiguen prácticamente los mismos rendimientos que con la vía doble, incluso para previsiones de demanda muy por encima de las esperables.

- Se reducen notablemente el coste de construcción (hasta un 40%) y los de man-

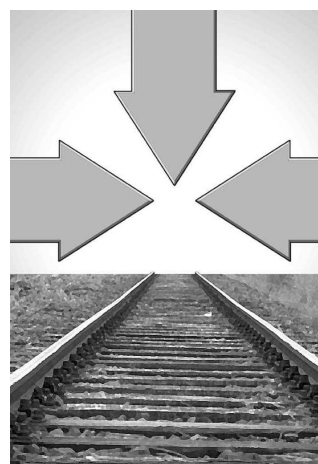
tenimiento.

- Puede hacer viable ciertas líneas que no lo son en vía doble.

La solución propuesta se ha aplicado al corredor Palencia-Santander, presupuestado en vía doble en 3.300 millones de euros, habiendo conseguido, incluso para 15 servicios diarios por sentido, una solución en vía alternada doble-simple por 2.100 millones de euros que ofrece los mismos niveles de calidad que la vía doble en cuanto a tiempo de viaje y además un notable ahorro en costes de mantenimiento. Al aplicar esta misma solución a otras líneas españolas se obtienen resultados similares.

Como conclusión, y dado que sin pérdida de eficiencia se consigue un notable ahorro alternando vía doble y simple, dadas las actuales previsiones de demanda, no está justificado el gasto en vía doble, ni ahora ni en un futuro próximo. Los recursos ahorrados podrían atender a otras líneas o a otras necesidades de la sociedad española.

En consecuencia, las nuevas actuaciones realizadas por el Ministerio de Fomento nos parecen muy acertadas y redundan en beneficio de toda la sociedad española, siendo especialmente adecuadas en un momento de crisis como el actual.



:: R.C.