

# ESPAGNOL

## I. VERSION

*Traduire en français le texte ci-dessous.*

En un contexto geopolítico extremadamente difícil, con múltiples crisis entrelazándose, las ciudades del mundo continúan alzando la voz para que los estados aumenten su ambición climática. Visto que alrededor del 70% de las emisiones de gases de efecto invernadero se generan en entornos urbanos, tener en cuenta el papel de las ciudades en la lucha contra el cambio climático es clave para el éxito de cualquier acuerdo internacional. Pero, además, es en las ciudades donde desde hace años se están tomando acciones climáticas valientes y ambiciosas, desde la publicación de planes de acción alineados con el Acuerdo de París a la acción directa en sectores críticos como la movilidad, la energía, los edificios o la gestión de residuos.

Más allá de las acciones para reducir emisiones, las ciudades también se están adaptando rápidamente a los efectos climáticos extremos cuya periodicidad está aumentando con el cambio climático, como las olas de calor, las olas de frío, las sequías o las inundaciones, de las que desgraciadamente podemos dar buena cuenta en Europa especialmente en estos últimos años. Los alcaldes están adoptando rápidamente soluciones para fortalecer la resiliencia de sus ciudades ante estos efectos como, por ejemplo, soluciones basadas en la naturaleza: cubiertas e infraestructuras verdes, reforestación urbana, pavimentos permeables, etc. Todas estas acciones se llevan a cabo, además, en colaboración con actores clave de ciudad como las organizaciones vecinales, ciudadanas y el sector privado y teniendo en cuenta a los sectores más vulnerables de la población de tal forma que la acción climática sea justa, inclusiva y equitativa.

**Júlia López Ventura, « Las ciudades alzan la voz en la batalla por el clima », *El País*,  
9 de noviembre de 2022**

## II. THÈME

*Traduire en espagnol le texte ci-dessous.*

Deux ans après l'immense traumatisme qu'a constitué, le 16 octobre 2020, l'assassinat de Samuel Paty pour le pays tout entier, et pour le monde enseignant en particulier, la question de la laïcité à l'école, principe cardinal du vivre-ensemble dans la République, ne cesse de nourrir un débat public.

Toute la difficulté est que, si l'établissement scolaire reste le premier lieu où doivent se régler, dans le strict respect de la loi et dans le dialogue, les contentieux liés à des manifestations d'affirmation religieuse, voire de prosélytisme, la clé de certains de ces conflits ne se trouve pas seulement entre les murs des collèges et des lycées puisqu'ils sont suscités, voire attisés, sur les réseaux sociaux. Face à cette réalité, aucun enseignant, aucun chef d'établissement ne doit être laissé seul.

Plus largement, il faut rappeler inlassablement que la laïcité est un vieux principe de liberté et de cohabitation pacifique de toutes les confessions et de toutes les formes de non-croyance, et non une arme antimusulmane. Lutter contre les manifestations d'intolérance ou de communautarisme suppose de rendre plus crédible la devise républicaine en faisant progresser, à tous les échelons de l'éducation nationale, la mixité sociale et l'égalité des chances.

« Atteintes à la laïcité : un devoir de vigilance et de protection » (éditorial)

*Le Monde*, 14 octobre 2022

## III. EXPRESSION ÉCRITE

Fumar mata, pero se sigue fumando. Hoy en día menos, gracias a las campañas de concienciación del peligro que conlleva y a las prohibiciones establecidas en recintos cerrados. Hay quienes predicán desde la política y la filosofía ultraliberales que tales limitaciones son un ataque a la libertad personal, medidas represivas contra la autonomía de la voluntad del fumador. Con el uso del vehículo privado pasa lo mismo: cualquier restricción a su circulación se interpreta como un atentado a la libertad de los conductores y, por tanto, más como una despreciable cuestión ideológica promovida por “*ecologetas*” que como una necesidad práctica. Al parecer, la defensa del *statu quo* no es una cuestión ideológica.

Si contraponer el interés general a la libertad individual no fuese argumento suficiente para justificar esas limitaciones, habrá que recordar que también es el propio interés individual de los demás el que está en juego, salvo que se considere que la libertad de uno vale más que la libertad de los otros. Desde esta perspectiva, lo que está prohibido no es fumar, sino ahumar al prójimo, porque el no fumador no tiene por qué soportar que se le convierta en un fumador pasivo, con las graves consecuencias que conlleva para su salud y su ropa. Igual razonamiento se puede aplicar a los que enarbolan la bandera de la libertad de circulación de los coches particulares, causantes de contaminación acústica y aérea, que repercute en la salud de los ciudadanos.

La diferencia está en que hoy en día los poderes públicos ya no cuestionan la malignidad del tabaco y la necesidad de proteger al no fumador, mientras que no existe la misma actitud en el caso de la contaminación urbana. El problema no es que los más vociferantes, con la presidenta de la Comunidad de Madrid y Vox a la cabeza, pongan en duda el efecto invernadero de los gases de la automoción y hagan cartel electoral de la libertad de circulación del vehículo privado. Lo grave es el temor generalizado a que forzar un cambio en los consolidados hábitos de movilidad motorizada tenga consecuencias en las urnas. Esto retrae a muchos gobernantes locales de impulsar transformaciones sustanciales con las que en teoría están de acuerdo. Parece que el éxito de la política antitabaco y de la peatonalización de calles, frente al augurado descontento social, no es lección suficiente para romper una inercia en el modelo de movilidad. Solo unos pocos ayuntamientos, aunque cada vez más, han tenido el coraje de afrontar ese reto y algunos han sufrido las consecuencias judiciales de una legislación obsoleta.

Algo comienza a cambiar, pero falta un impulso firme y serio al fomento del uso de la bicicleta como medio de desplazamiento urbano. Los poderes públicos deben promover una movilidad sostenible y ello comporta favorecer y dar un trato preferente a los que la propician y desincentivar a los que la perjudican. No se trata solo de que haya más zonas peatonales, más bicicletas circulando y más transporte público, sino también de que haya menos coches particulares, y eso en las infraestructuras se concreta, entre otras medidas, en crear carriles bici en la calzada, reduciendo el espacio a los vehículos de motor. Además, en el caso de los ciclistas, como en el de los peatones, el trato preferente en la circulación debe reforzarse por ser personas vulnerables frente a los vehículos de motor.

Bastantes ayuntamientos comienzan a comprender la necesidad de estos cambios, pero se encuentran con la rémora de la normativa estatal. Ciertamente que el Gobierno actual hace bandera de la lucha contra el cambio climático y a favor de la movilidad sostenible, pero las palabras no se corresponden con los hechos. En repetidas ocasiones la Mesa Española de la Bicicleta (MEB) y asociaciones como ConBici han instado a la aprobación de una nueva Ley de Tráfico y de un nuevo Reglamento General de Circulación con propuestas concretas. Las reuniones con la DGT se han convertido en el día de la marmota, metida en su madriguera y sin atreverse a salir, salvo para informar, no sin cierto cinismo, de que en época electoral no se pueden aprobar los cambios presentados por escrito año tras año.

Gracias al impulso de la MEB y de ConBici, el Gobierno aprobó hace un año la Estrategia Estatal para la Bicicleta, pero duerme el sueño de los justos. La política del Gobierno se vuelca en los coches eléctricos, menospreciando la industria de la bicicleta, y el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, que

ahora se discute en el Congreso, es un conjunto de directivas faltas de concreción. La bicicleta, por sus características, necesita un tratamiento específico si de verdad se quiere una movilidad sostenible y segura. Ello exige, tanto en las normas de tráfico como en la Ley de Movilidad, un título propio que constituya una normativa básica que dé reglas y seguridad jurídica a las entidades locales.

¿Tan difícil será copiar lo que ya existe en países centroeuropeos? ¿Habrá que esperar a que la Unión Europea apruebe normas, como la que impone la delimitación de zonas de bajas emisiones, para que cambie sustancialmente el modelo de movilidad urbana? La marmota señala que el invierno para la bicicleta va a ser largo.

**Francisco Bastida, « La bicicleta y el día de la marmota »,  
*El País.com*, 14/11/2022**

**Répondre en espagnol aux 2 questions suivantes (250 mots par question, + ou – 10%) :**

- 1) ¿Cómo está presentado el tema de la transición climática en el artículo?
- 2) ¿En qué medida le parece a usted que es necesaria una nueva estrategia para luchar contra el cambio climático?

-- Fin du sujet d'espagnol --