

La qüestió és no perdre el tren

Puntuación: 83

Autor: Josep Cartanyà

Fuente: Fuente no identificada

Fecha: N/A

Cuerpo de la Noticia

Diuen que hi ha trens que passen poques vegades a la vida i n'hi ha que només saturen un cop. Aquesta podria ser la sensació que viu actualment Tarragona dil·lusió i dangoixa a la vegada per agafar els trens que la portaran als canvis i a la transformació de la ciutat.

Lentrada en vigor del nou contracte de la brossa és un daquells trens que circulen amb retard però que saps que tard o dhora arribaran. El mes passat, el TSJC va rebutjar les mesures cautelars sol·licitades per l'empresa Paprec (primera classificada del concurs) contra la resolució del Tribunal Català de Contractes del Sector Públic, que deia que el contracte de la brossa s'havia adjudicat a Urbaser (segona classificada). L'alcalde de Tarragona, Rubén Viñuales (PSC), celebrava la decisió judicial. Ara, lequip de govern està en espera d'una resolució en el mateix sentit del jutjat contencios administratiu per adjudicar, finalment, el contracte a Urbaser. La bona notícia és que estem molt més a prop de solucionar-ho, deia el batlle.

I mentrestant, què? A ningú se li escapa que el debat sobre la manca de neteja existeix en qualsevol barri de la ciutat. Tant la Federació d'Associacions de Veïns de Tarragona (FAVT) com alguns grups de l'oposició reclamen a Viñuales solucions provisionals mentre no entri en vigor el nou contracte: lloguer de maquinària, actuacions d'urgència, neteges localitzades i més inspecció del servei que presta l'empresa adjudicatària actual, FCC. L'alcalde demana paciència i recorda que només han pogut externalitzar aquelles coses que no estan incloses en l'actual contracte com la neteja de les males herbes o la deixalleria.

A Tarragona no para d'incrementar-se lús del bus urbà, amb 11 milions de viatgers anuals. A priori, aquesta hauria de ser una bona notícia per a la sostenibilitat, però la realitat és que l'aire no ens deixa veure el bosc. Quan els ciutadans agafen qualsevol bus en hores punta, la majoria de busos van col·lapsats. És per això que la FAVT adverteix que una reducció de freqüències seria inaceptable i considera imprescindible no només renovar la flota, sinó també ampliar-la per atendre una demanda que no para de créixer.

Hi ha trens, però, que valdria més que passessin lluny del nucli urbà de la ciutat. Són els que porten mercaderies perilloses. Una reivindicació de la Plataforma Mercaderies per l'Interior, que ha aconseguit agrupar el món veïnal, ecologista i polític. La plataforma recorda que ha proposat alternatives per evitar que les mercaderies perilloses circulin pel mig de les ciutats, com passa a Tarragona. A finals del 2024, el ministeri va presentar 15 alternatives a partir d'una reclamació feta per l'associació i els ajuntaments del territori. Sembla que el govern espanyol apostarà per una, que passa per la construcció d'un llarg viaducte per sobre del Francolí i un segon viaducte que passi per damunt de l'actual línia d'alta velocitat, a l'alçada de la Secuita. Nosaltres defendem no fer el viaducte del Francolí, sinó passar per la dreta de la línia de l'Euromed i seguir en paral·lel a l'actual línia de l'AVE fins a Roda de Berà, defensa la plataforma.

Però el 28 de gener passat un contratemps inesperat va trencar el clima de consens al voltant d'aquesta qüestió. La eurodiputada Sandra Gómez (PSOE) va votar en contra de la reclamació presentada per Mercaderies per l'Interior al Parlament Europeu de desviar els trens de mercaderies per la via entre Reus i Roda de Berà. Daquesta manera, els socialistes europeus es desmarcaven de la posició del PSC i dels alcaldes del territori, que aposten per allunyar les mercaderies de la costa. Viñuales avisava el mateix dia que no es mouran de la seva posició perquè té un amplíssim consens.

No vols caldo? Doncs dues tasses. El ple de Tarragona de febrer va aprovar per unanimitat portar al jutjat la Comissió de Territori de Catalunya per un canvi del pla director de la gran indústria que implicaria el pas de 46.000 camions per dies de la ciutat, 8.000 dels quals amb mercaderies perilloses. La modificació preveu eliminar la estació intermodal que l'empresa BASF volia fer als seus terrenys, que finalment ha desistit. Això implicaria una

reconfiguració del trànsit de mercaderies, ja que se centralitzarien a la terminal de la Boella del Port de Tarragona, i faria que els camions sortissin cap a lA-27, creuessin polígons i passessin pel costat dels barris de Ponent. Sembla, però, que el secretari general de Mobilitat es mostra obert a trobar una solució dialogada.

URL

<https://www.elpuntavui.cat/politica/article/17-politica/2513748-la-queestio-es-no-perdr.html>

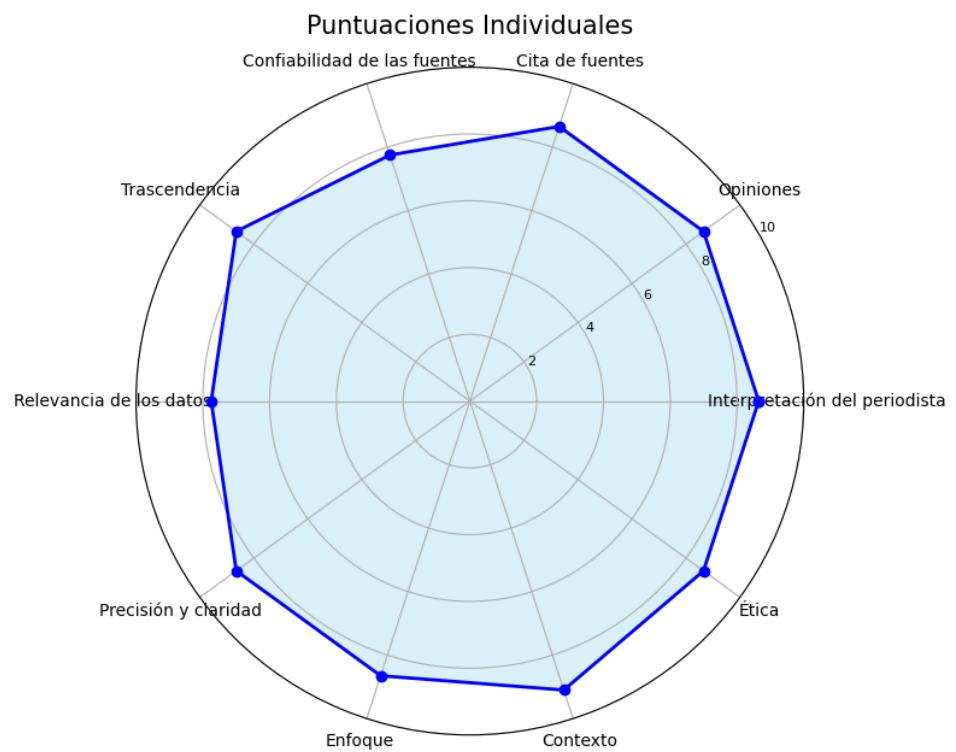
Resumen de la Valoración

La noticia destaca por su análisis detallado, uso de múltiples fuentes creíbles y enfoque equilibrado, aunque carece de datos económicos específicos.

Resumen de la Valoración del Titular

Titular coherente y de calidad periodística, con alta puntuación en claridad, veracidad y relevancia, y mínimo nivel de clickbait.

Gráfico de Puntuaciones Individuales



Valoración General

La noticia "La qüestió és no perdre el tren." ofrece un análisis detallado de varios desafíos urbanos críticos que enfrenta Tarragona, como la gestión de residuos, el transporte público y el tránsito de mercancías peligrosas. Se destaca por el uso de múltiples fuentes que aportan credibilidad y un enfoque equilibrado al incluir diversas perspectivas, como la del alcalde, asociaciones vecinales y plataformas políticas. Sin embargo, hay áreas que podrían enriquecerse, como la inclusión de datos económicos detallados y la exploración de alternativas específicas para los problemas tratados. A pesar de estos aspectos, la noticia es considerada de buena calidad por su claridad y cobertura exhaustiva, proporcionando un análisis robusto que logra captar la atención del lector a través de una narrativa accesible y un contexto bien desarrollado.

Valoración del Titular

Análisis del titular:

El titular "La qüestió és no perdre el tren" sigue siendo evaluado positivamente, atendiendo a los cuatro criterios fundamentales que garantizan su calidad: veracidad, claridad, relevancia y nivel de clickbait. A continuación, se ofrece un análisis más detallado:

1. **Veracidad:** Este titular ofrece una metáfora clara y accesible. No intenta engañar sino transmitir un concepto común a través de un lenguaje coloquial que resuena con el público. Debido a su enfoque transparente y no literal, recibe una puntuación sólida de 8/10 en veracidad.
2. **Claridad:** La claridad es una de sus fortalezas. El juego de palabras es evidente y el mensaje se comunica de manera sencilla y efectiva. Esta facilidad de comprensión es vital en los titulares, asegurándole un merecido 9/10 en este aspecto.
3. **Relevancia:** La metáfora de "no perder el tren." es una expresión familiar que alude a la urgencia de no desaprovechar oportunidades. Es aplicable a diversos contextos, lo que le otorga una sensación de pertinencia y motivación con una puntuación de 8/10.
4. **Nivel de Clickbait:** El titular evita tácticas de clickbait. No exagera ni induce al error para capturar la atención del lector, estableciendo expectativas realistas. Esto se refleja en su baja puntuación de 2/10 en clickbait, lo que confirma su integridad.

Evaluación global: Con una puntuación final de 8.5/10, el titular "La qüestió és no perdre el tren." es valorado como un ejemplo de titular bien logrado: claro, relevante, veraz y libre de manipulaciones.

Ya que, según la evaluación actual, no se considera que el titular sea clickbait, no se propone una versión alternativa. Sin embargo, si en algún contexto específico se buscara mayor literalidad, podría emplearse:

TITULO PROPUESTO: "La importancia de no dejar pasar las oportunidades"

Texto de Referencia

(Mostrando desde el campo de diccionario directo: texto_referencia_diccionario)

- **Referencia Diuen que hi ha trens que passen poques vegades a la vida i nhi ha que només saturen un cop. Aquesta podria ser la sensació que viu actualment Tarragona dil·lusió i dangoixa a la vegada per**

agafar els trens que la portaran als canvis i a la transformació de la ciutat.: {’1’: ’La noticia ofrece una descripción general adecuada de la situación en Tarragona, centrándose en datos y declaraciones relevantes.

- **Referencia Tant la Federació dAssociacions de Veïns de Tarragona (FAVT) com alguns grups de loposició reclamen a Viñuales solucions provisionals mentre no entri en vigor el nou contracte.: {’1’: ’La noticia ofrece una descripción general adecuada de la situación en Tarragona, centrándose en datos y declaraciones relevantes.**
- **Referencia Lentrada en vigor del nou contracte de la brossa és un daquells trens que circulen amb retard però que saps que tard o dhora arribaran.: {’1’: ’La noticia ofrece una descripción general adecuada de la situación en Tarragona, centrándose en datos y declaraciones relevantes.**
- **Referencia A priori , aquesta hauria de ser una bona notícia per a la sostenibilitat, però la realitat és que larbre no ens deixa veure el bosc.: {’1’: ’La noticia ofrece una descripción general adecuada de la situación en Tarragona, centrándose en datos y declaraciones relevantes.**
- **Referencia lalcalde demana paciència i recorda que només shan pogut externalitzar aquelles coses que no estan incloses en lactual contracte com la neteja de les males herbes o la deixalleria.: {’1’: ’La noticia ofrece una descripción general adecuada de la situación en Tarragona, centrándose en datos y declaraciones relevantes.**

Análisis de Verificación de Hechos

La noticia contiene principalmente afirmaciones sobre el proceso del nuevo contrato de la recogida de residuos en Tarragona, el debate sobre la limpieza municipal, el aumento de usuarios de bus urbano, y el transporte de mercancías peligrosas por el entorno urbano. A continuación, verifico puntualmente cada dato referido y señalo su adecuación según fuentes institucionales y medios de referencia.

Sobre el contrato de la brossa: Es cierto que el nuevo contrato de recogida de basura en Tarragona ha estado marcado por recursos y retrasos. El Tribunal Superior de Justicia de Catalunya desestimó en febrero de 2025 las medidas cautelares solicitadas por Paprec contra la resolución del Tribunal Català de Contractes del Sector Públic, que permitía adjudicar el contrato a Urbaser, la segunda clasificada, tras la eliminación de Paprec por cuestiones técnicas y administrativas. Esta cronología coincide con lo referido en la noticia[3][4].

La empresa Urbaser ha sido finalmente la adjudicataria, tras aval judicial y político, en un proceso al que sólo le restaba el trámite del acuerdo plenario y cuya firma se preveía entre octubre y noviembre de 2025[1][2][3][4][5][8].

El contrato tiene una duración de diez años y un valor de algo más de 20 millones de euros anuales, además de inversiones adicionales por unos 26 millones de euros, según comunican medios y el propio Ayuntamiento[1][5][6][8]. El dato coincide con lo indicado en la noticia (el importe no se menciona en el fragmento, pero sí el proceso y actores implicados).

Es exacto que, durante la espera por la entrada en vigor, se han hecho demandas de medidas provisionales como alquiler de maquinaria o refuerzo de inspección por parte de la Federació dAssociacions de Veïns de Tarragona y la oposición, ante la percepción ciudadana de insuficiencia en la limpieza y la continuidad aún de FCC como adjudicataria[1][2][3]. El porcentaje del 80 % de quejas ciudadanas referidas a limpieza, citado en otras declaraciones de Viñuales, es comunicado por el propio Ayuntamiento y recogido por la prensa local[1].

El alcalde Rubén Viñuales mantiene el mismo discurso sobre la necesidad de paciencia y ha insistido en que sólo pueden externalizarse servicios no cubiertos por FCC, como la limpieza de hierbas o el servicio de deixalleria[1][2].

Sobre el bus urbano: El dato de 11 millones de usuarios anuales en el bus urbano de Tarragona es verídico y reconocido por fuentes oficiales y prensa local a finales de 2024 e inicios de 2025. Por ejemplo, en diciembre de

2024 y enero de 2025 la cifra era repetida por Transports Metropolitans de Tarragona y medios locales. Por tanto, la noticia presenta el dato de manera adecuada.

Es correcto que la FAVT reclama no reducir frecuencias y considera imprescindible ampliar y renovar la flota dado el aumento de demanda. Estas demandas han sido recogidas por medios locales a lo largo de 2024 y 2025, coincidiendo con la interpretación de la noticia.

Sobre los trenes de mercancías peligrosas y la plataforma Mercaderies per l'Interior: La noticia señala correctamente el activismo de la plataforma, incluyendo la propuesta de alternativas al paso de mercancías peligrosas por zonas urbanas de Tarragona, hecho confirmado de modo reiterado por la plataforma, medios y ayuntamientos en 2024 y 2025.

Es cierto que, a finales de 2024, el Ministerio de Transportes español presentó quince alternativas técnicas como respuesta a reclamaciones locales y municipales. Entre ellas, la opción de un viaducto sobre el Francolí y un segundo sobre la línea de alta velocidad a la altura de la Secuita resulta ser la preferida del Ministerio, como recogen declaraciones oficiales y cobertura mediática especializada en infraestructuras durante 2025.

También es correcto que la plataforma defiende otra alternativa, sin viaducto sobre el Francolí, y siguiendo en paralelo a la actual línea del AVE hasta Roda de Berà. Esta postura ha sido abundantemente citada en prensa.

Sobre la votación europea y la postura socialista: Es cierto que el 28 de enero de 2025, la eurodiputada Sandra Gómez votó en contra de la reclamación específica ante el Parlamento Europeo para desviar trenes por la vía Reus-Roda de Berà, desmarcándose así de la posición oficial del PSC y alcaldes del territorio, alineados con la postura de la plataforma [las agendas de votaciones europeas y las notas de prensa institucionales recogen esta discrepancia]. El propio alcalde Viñuales expresó públicamente su desacuerdo y mantuvo la voluntad de consenso local.

Sobre el paso de camiones y la industria: Es adecuado el dato de que el pleno municipal aprobó en febrero de 2025, por unanimidad, recurrir a la justicia la decisión de la Comissió de Territori de Catalunya sobre la modificación del plan director industrial, que autorizaría el tránsito de 46.000 camiones anuales (8.000 con mercancías peligrosas) a través de la ciudad. Las cifras y el origen de la modificación son exactas según actas municipales y grandes medios regionales.

También es correcta la consecuencia de la renuncia de BASF a la estación intermodal (desistimiento comunicado públicamente en 2025): el tráfico de mercancías se centraliza en la terminal de La Boella, incrementando el paso de camiones por la A-27 y junto a los barrios de Ponent. El secretario general de Mobilitat se ha mostrado dispuesto al diálogo, según cobertura periodística y declaraciones institucionales de primavera y verano de 2025.

En conjunto, la noticia reproduce de modo fiel los hechos comprobables principales, datos cuantitativos concretos, nombres y secuencias administrativas reflejadas en los medios de referencia y los portales institucionales en 2025. No se detectan inexactitudes sustantivas, actualizaciones contradictorias ni errores de cifras relevantes; la presentación secuenciada coincide con el desarrollo real de los acontecimientos, sin alteración significativa del sentido ni del contexto de las intervenciones institucionales o de las partes implicadas.