

ENGAÑOS SOBRE EL TÚNEL DEL AVE EN BARCELONA

El trazado es el más caro y pone en riesgo a 18.000 viviendas y dos monumentos declarados Patrimonio de la Humanidad: LA SAGRADA FAMILIA Y LA PEDRERA (CASA MILÀ).



ENGAÑOS	VERDADES	ENGAÑOS	VERDADES	ENGAÑOS	VERDADES
No hay ningún peligro	EL RIESGO "0" NO EXISTE El túnel "no está preparado para evitar con absoluta seguridad desastres imprevistos" (Informe preliminar de la UNESCO, de 11 de febrero de 2010).	El Sr. Blanco, Ministro de Fomento, dijo el 22 de junio de 2010, en el Congreso de los Diputados, que la UNESCO "avala todas las actuaciones del Ministerio, no cuestiona el trazado y tampoco pide que se paralicen las obras"	La UNESCO dice: "La solución preferente consistiría en modificar el trazado original del túnel del AVE, reconduciéndolo por una zona cuyo impacto sobre las obras del Patrimonio Mundial de Antoni Gaudí fuera nulo." (Informe preliminar de 11 de febrero de 2010).		
El Ministerio dice que las obras son legales, porque "la ley del Patrimonio no afecta al subsuelo"	Son ilegales. Según la UNESCO, los cimientos de los edificios tienen la misma protección que la superficie. Además, el artículo 35 de la Ley 9/1993 del Patrimonio Cultural Catalán también lo cita.	El perito independiente designado por la Audiencia Nacional, Sr. Manuel Melis, catedrático de Ferrocarriles de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, ha sido rechazado por ADIF porque dicen que es parcial	Este ingeniero pidió al Juez que instruye el caso el paro inmediato de las obras del túnel, debido a que el trazado pasa junto a la Sagrada Familia y se trata de un riesgo innecesario. "Lo más importante -asegura el técnico en el texto remitido el 26 de mayo- es analizar si hay un trazado alternativo al elegido y estudiar detalladamente los motivos por los que no se ha querido hacer". El día 6 de julio de 2010 el Juez ha aceptado recusar al Sr. Melis tal y como pedía ADIF. Está claro que en cuanto interviene alguna persona neutral es sospechosa de parcialidad.	2. En la Sagrada Familia ha habido desplazamientos y desviaciones de los pilotes del muro de protección de los cimientos que superan el límite de tolerancia. 3. En la Pedrera se calcula el peso que debe soportar el túnel en base a 19 m de altura, en lugar de los 35 m reales. También faltan sondeos para evaluar su cimentación. 4. A fin de detectar los movimientos en las edificaciones existentes, próximas al trazado, el proyecto prevé la colocación de aparatos de auscultación 12 meses antes del inicio de las obras. Pero en realidad se colocan sólo de 30 a 60 días antes de su ejecución. ¡Pues suerte que están tan vigiladas!!!	
El proyecto constructivo menciona que se han realizado 109 sondeos en el trayecto del trazado	En el trazado actual (calles Mallorca, Avda. Diagonal y Provença) sólo se han realizado 56	Es una obra avalada por ingenieros acreditados	Estos ingenieros dependen de la Administración: Son técnicos de INTEMAC, de ADIF, de la Generalitat y del Ayuntamiento. Los técnicos independientes siempre han manifestado su rechazo. Hay más de 100 catedráticos y directores de instituciones académicas que lo han expresado por escrito y corresponden a multitud de universidades e instituciones de todo el mundo.	Antes se decía que el túnel tendría un tráfico de 60 trenes diarios, y ahora ya se habla del doble	Las vibraciones representan un peligro a medio y largo plazo. A mayor número de trenes más vibraciones. Además, sólo podrán circular trenes a velocidades entre 30 y 60 Km/hora como máximo. ¿Tal tipo de línea se la puede calificar realmente de alta velocidad?
Se han inspeccionado todos los edificios y dicen que en ninguno se han detectado problemas. Manifiestan que se preocupan por el bienestar de la vecindad	Las inspecciones consisten en unas fotografías de las grietas para evitar fraudes a ADIF. Pero no hay conclusiones ni cálculos técnicos que avalen si los edificios podrán superar las obras sin sufrir daños en sus estructuras o fachadas.	Desde fuentes municipales se aseguró que se constituiría una comisión de expertos (entre los que constaba el responsable del accidentado túnel de Colonia) para realizar informes de manera periódica	Nunca se llegó a formar esta comisión. El 3 de marzo de 2009 se derrumbó el edificio del Archivo Histórico de Colonia (Alemania) cuando una tuneladora similar a la que se está utilizando en Barcelona, realizaba las perforaciones del metro de aquella ciudad. El saldo fue de 3 víctimas mortales y varios heridos.	Estas obras fueron adjudicadas por un coste total de 179 millones de euros	Por el momento ya llevan invertidos más de 200 millones de euros. ¡Y aún no se ha ejecutado ni un 30% de las obras!
Los trabajos de inspección los realizaron equipos integrados cada uno por un técnico titulado con más de 20 años de experiencia	Los trabajos de inspección fueron realizados por estudiantes de los últimos cursos de arquitectura	El Sr. Blanco dijo que nombraría técnicos independientes para atender a lo que se decidió en la votación del Congreso de los Diputados de 22 de junio de 2010	Han sido nombrados 21 técnicos que no todos son independientes (la mayor parte de ellos trabajan o tienen vínculos con ADIF o con la Administración).	El Sr. Blanco, Ministro de Fomento, basa sus afirmaciones en un informe de muy dudosa validez que presentó en el Congreso de los Diputados el 22 de junio de 2010, alegando que pertenecía a la UNESCO	Este pretendido informe, según la Dra. Mechthild Rössler, directora de Patrimonio de la UNESCO para Europa y Norteamérica, no está firmado por ninguno de sus técnicos –únicamente figura en el mismo una firma ilegible–, y lo que manifiesta contradice absolutamente el Informe preliminar de la UNESCO de 11 de febrero de 2010.
En el Congreso de la UNESCO, celebrado en Sevilla, en julio de 2009, el Ministerio de Cultura mintió anunciando: - Que no había trazados alternativos - Que había una distancia de 61 m entre la fachada del Nacimiento del Templo y el túnel del AVE	Hay alternativas como los trazados por el Litoral, por el Vallès, etc. El 23 de agosto de 2009 se publicó un anuncio pagado en <i>La Vanguardia</i> un anuncio pagado para denunciar esas mentiras. A consecuencia de ello fue cesado el Sr. Lafuente, alto cargo del Ministerio de Cultura.	El Sr. Blanco y otros políticos, han expresado que se trata de las obras más vigiladas y controladas del mundo	Se han producido multitud de problemas: 1. En las viviendas ha habido importantes grietas, inundaciones en garajes, inseguridad...	Los políticos alardean que en el país hay democracia participativa	Ha habido votaciones con mayoría ganadora: En 2007, en el Pleno del Ayuntamiento de Barcelona y en el Parlamento de Catalunya. Y asimismo el 22 de junio de 2010, en el Congreso de los Diputados. En todas ellas se ha instado, o bien a cambiar de trazado, o bien a detener las obras de forma preventiva. Pero en todos los casos se han dado excusas de que las mociones no eran vinculantes.
Habría compensación por daños a comercios y viviendas	Los comercios pierden ventas y no reciben ninguna compensación.	El Sr. Morlán, Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, dijo en escrito del 6 de febrero de 2006, que el trazado por el Litoral pasaba por debajo de muchos edificios y de la estación de Francia		Cinco obras públicas catalanas se van a rescindir por recortes de financiación	El cambio de trazado del AVE permitiría ejecutar buena parte de las obras suspendidas por el Gobierno por recortes de financiación.
El Sr. Morlán, Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, dijo en escrito del 6 de febrero de 2006, que el trazado por el Litoral pasaba por debajo de muchos edificios y de la estación de Francia	El trazado por el Litoral, desde Can Tunis hasta la Sagrera, no pasa por debajo de ningún edificio ni de la estación de Francia, sino por calles de más de 50 m. de ancho, y aprovecha un túnel de 2 Km, entre la calle Wellington y la plaza de les Glòries Catalanes.				
El trazado del centro de la ciudad por la Sagrada Familia es el más corto	Erróneamente se mide la distancia desde Sants cuando realmente el trazado por el centro de la ciudad hasta la Sagrera desde Can Tunis, mide 10,5 Km. El trazado más corto para llegar a la Sagrera desde Can Tunis es el del Litoral que sólo mide 10 Km.				