

ENGANYS SOBRE EL TÚNEL DEL TGV-AVE A BARCELONA

El traçat és el més car de tots i posa en risc 18.000 habitatges i dos monuments declarats Patrimoni de la Humanitat: LA SAGRADA FAMÍLIA I LA PEDRERA (CASA MILÀ).



| ENGANYS | VERITATS | ENGANYS | VERITATS | ENGANYS | VERITATS |
|--|---|--|--|---|---|
| No hi ha cap perill | EL RISC "0" NO EXISTEIX. El túnel "no està preparat per evitar desastres imprevistos amb seguretat absoluta" (Informe preliminar de la UNESCO, d'11 de febrer de 2010). | El Sr. Blanco, ministre de Foment, va dir en el Congrés dels Diputats, el 22 de juny de 2010, que la UNESCO "avalua totes les actuacions del Ministeri, no qüestiona el traçat i tampoc no demana que es paralitzin les obres" | La UNESCO diu: "La solució preferent consistiria a modificar el traçat original del túnel de l'AVE, reconduint-lo per una zona l'impacte del qual sobre les obres del Patrimoni Mundial d'Antoni Gaudí fos nul." (Informe preliminar d'11 de febrer de 2010). | | fonaments que superen el límit de tolerància. Una d'elles està desviada 32 cm, i la meitat superen els 10 cm. |
| El Ministeri diu que les obres són legals, perquè "la Llei del Patrimoni no afecta el subsòl" | Són il·legals. Segons la UNESCO, els fonaments dels edificis tenen la mateixa protecció que la superfície. A més, l'article 35 de la Llei 9/1993 del Patrimoni Cultural Català també ho esmenta. | El perit independent designat per l'Audiència Nacional, Sr. Manuel Melis, catedràtic de Ferrocarrils de l'Escola d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Madrid, ha estat refusat per ADIF perquè diuen que és parcial | Aquest enginyer va demanar al jutge que instrueix el cas l'aturada immediata de les obres del túnel, pel fet que el traçat passa pel costat de la Sagrada Família, i aquest és un risc innecessari. "El més important –assegura el tècnic en el text remès el 26 de maig– és analitzar si hi ha un traçat alternatiu a l'escollit i estudiar detalladament els motius pels quals no s'ha volgut dur a terme". El dia 6 de juliol de 2010 el jutge ha acceptat recusar el Sr. Melis, tal com demanava ADIF. Queda clar que quan intervé alguna persona neutral és sospitosa de parcialitat. | | 3. A la Pedrera es calcula el pes que ha de suportar el túnel en base a 19 m d'alçada, en comptes dels 35 m reals. També manquen sondeigs per avaluar-ne els fonaments. |
| El projecte constructiu menciona que han estat realitzats 109 sondeigs en el trajecte del traçat | En el traçat actual (carrers de Mallorca, Av. Diagonal i Provença) sols se n'han fet 56 | Són unes obres avalades per enginyers acreditats | Aquests enginyers depenen de l'Administració: Són tècnics d'INTEMAC, d'ADIF, de la Generalitat i de l'Ajuntament. Els tècnics independents sempre hi han manifestat el seu refús. Hi ha més de 100 catedràtics i directores d'institucions acadèmiques que ho han expressat per escrit i corresponen a multitud d'universitats i institucions d'arreu del món. | | 4. A fi de detectar moviments en les edificacions existents a l'entorn del traçat, el projecte preveu la col·locació d'aparells d'auscultació 12 mesos abans de l'inici de les obres. Però en realitat es col·loquen sols de 30 a 60 dies abans de la seva execució. |
| S'han inspeccionat tots els edificis i diuen que no s'han detectat problemes en cap d'ells Manifesten que es preocupen pel benestar del veïnat | Les inspeccions consisteixen en unes fotografies de les esquerdes per tal d'evitar frauds a ADIF. Però no hi ha conclusions ni càlculs tècnics que avalin si els edificis podran resistir les obres sense sofrir danys en llurs estructures o façanes. | | | Abans es deia que el túnel tindria un tràfec de 60 trens diaris, i ara ja es parla del doble | Doncs sort que estan tan vigilades!!! |
| Els treballs d'inspecció foren realitzats per equips cada un d'ells integrat per un tècnic titulat amb més de 20 anys d'experiència | Els treballs d'inspecció foren realitzats per estudiants dels darrers cursos d'arquitectura | | | Aquestes obres foren adjudicades per un cost total de 179 milions d'euros | Ara per ara ja hi duen invertits més de 200 milions d'euros. I encara no se n'ha executat ni el 30%! |
| En el Congrés de la UNESCO celebrat a Sevilla, el juliol de 2009, el Ministeri de Cultura va mentir en anunciar: - Que no hi havia traçats alternatius - Que hi havia una distància de 61 m entre la façana del Naixement del Temple i el túnel de l'AVE | Hi ha alternatives, com els traçats pel Litoral, pel Vallès, etc. El 23 d'agost de 2009 es va publicar un anunci pagat a La Vanguardia per denunciar aquestes mentides. A conseqüència d'això fou cessat el Sr. Lafuente, alt càrrec del Ministeri de Cultura. | Des de fonts municipals es va assegurar que constituïria una comissió d'experts (entre els quals hi havia el responsable del túnel accidentat de Colònia) per realitzar informes de manera periòdica | Mai no es va arribar a formar aquesta comissió. El 3 de març de 2009 va caure l'edifici de l'Arxiu Històric de Colònia (Alemanya), quan una tuneladora similar a la que s'està emprant a Barcelona realitzava les perforacions del metro d'aquella ciutat. El resultat fou de 3 víctimes mortals i diversos ferits. | El Sr. Blanco, ministre de Foment, basa les seves afirmacions en un informe de molt dubtosa validesa que va presentar en el Congrés dels Diputats el 22 de juny de 2010, tot al·legant que era de la UNESCO | Aquest pretès informe, segons la Dra. Mechthild Rössler, directora de Patrimoni de la UNESCO per a Europa i Amèrica del Nord, no està signat per cap dels seus tècnics –únicament hi figura una signatura il·legible–, i el que s'hi manifesta contradiu absolutament l'Informe preliminar de la UNESCO d'11 de febrer de 2010. |
| Hi haurà compensació per danys en botigues i habitatges | Les botigues i locals comercials perden vendes i no reben cap compensació | | | Els polítics presumeixen dient que en el país hi ha democràcia participativa | Hi ha hagut votacions amb majoria guanyadora: L'any 2007, en el Ple de l'Ajuntament de Barcelona i en el Parlament de Catalunya. I també el 22 de juny de 2010, en el Congrés dels Diputats. En totes elles s'ha instat, o bé a canviar de traçat, o bé a deturar les obres de forma preventiva. En tots els casos, però, s'han donat excuses que les mocions no eren vinculants. |
| El Sr. Morlán, secretari d'Estat d'Infraestructures i Planificació, digué, en escrit del 6 de febrer de 2006, que el traçat pel Litoral passava per sota de molts edificis i de l'estació de França | El traçat pel Litoral, que va de Can Tunis fins a la Sagrera, no passa per sota de cap edifici ni de l'estació de França, sinó per carrers de més de 50 m. d'amplada, i aprofitant un túnel de 2 Km, entre el carrer de Wellington i la plaça de les Glòries Catalanes. | El Sr. Blanco va dir que nomenaria tècnics independents per tenir en compte el que es va decidir en la votació del Congrés dels Diputats de 22 de juny de 2010 | Han estat nomenats 21 tècnics que no són pas tots independents (la majoria d'ells treballen o tenen vincles amb ADIF o amb l'Administració). | | |
| El traçat del centre de la ciutat per la Sagrada Família és el més curt | La distància es mesura erròniament des de Sants, quan realment el traçat pel centre de la ciutat fins a la Sagrera, des de Can Tunis, fa 10,5 Km. El traçat més curt per arribar a la Sagrera des de Can Tunis és el que va pel Litoral, que sols fa 10 Km. | El Sr. Blanco i d'altres polítics han expressat que es tracta de les obres més vigilades i controlades del món | S'han produït multitud de problemes: 1. En els habitatges hi ha hagut esquerdes importants, inundacions de garatges, inseguretats... 2. A la Sagrada Família hi ha hagut desplaçaments i desviacions de les pilones del mur de protecció dels | Cinc obres públiques catalanes seran rescindides per retalls de finançament | El canvi de traçat del TGV-AVE permetria executar una bona part de les obres suspeses pel Govern a causa de retalls de finançament. |