

CONSIDERACIONES FINALES

Después de las conclusiones del Informe preliminar de la UNESCO de 11 de febrero de 2010, que son claras y contundentes, el Ministro de Fomento, Sr. Blanco, ha respondido queriendo confundir a la opinión pública con afirmaciones como: "*Son las obras más seguras del mundo*". Además, ha mostrado otro **informe falso** que atribuye a la UNESCO, etc.

El Sr. Blanco, aparte de confundir a la opinión pública, también quiere seguir manipulándola con la creación de un comité formado por 21 técnicos que dice son "independientes" cuando hay más de 15 son TOTALMENTE PARCILES y dependientes directa o indirectamente de ADIF.

En estas obras se han dado toda clase de irregularidades e imprevisiones:

- Ha cambiado la ubicación de pozos y salidas de emergencia.
- No se han colocado los aparatos de auscultación 12 meses antes de las obras, tal como estaba prescrito.
- Se han cortado de raíz prácticamente todos los árboles próximos a las zonas de obras, cuando había una partida del presupuesto destinada a llevarlos a viveros.
- No se informa a las personas afectadas de los resultados de los controles de aire, ruidos y vibraciones.
- Se han llevado a cabo informes incompletos y ambiguos para tener cubiertas las espaldas en caso de cualquier incidente importante.

La UNESCO solicitaba el aplazamiento de la puesta en marcha de la tuneladora hasta la edición de su informe definitivo. ADIF, en cambio, acelera el ritmo de las obras de un túnel perfectamente

prescindible. Entonces, si hubiera informes en contra, se acogerían a la "política de los hechos consumados", en perjuicio de los ciudadanos y de los técnicos independientes. Sin embargo, lo que sí es imprescindible es terminar la conexión del trazado con Francia por el Vallès. En la demarcación de Girona –grave contradicción– hay tramos de vías del TGV-AVE en construcción con las obras paradas.

De acuerdo con el calendario previsto, el Gobierno debe pagar una compensación económica de 108 millones de euros a ACS y Eiffage (empresas concesionarias del túnel de los Pirineos) por el retraso de las obras de conexión con Francia. ¿Cuántos millones de euros se tendrán que pagar de más si se producen nuevas demoras? Con trazados como el del Vallès se podría minimizar e incluso evitar este gasto.

¿No sería mucho más ético, en lugar de realizar un gasto tan importante construyendo el túnel por el centro de Barcelona "a toda costa" –sin mencionar las posibles y lamentables consecuencias fatídicas de valor incalculable–, usar sólo una parte de este capital para la conexión Vallès–Figueres–Girona–Francia, y dedicar el excedente a otras mejoras tanto o más necesarias?

A las obras hasta ahora realizadas se les podrían dar otros destinos, como aparcamientos urbanos, etc.

OTRO TRAZADO ES POSIBLE PARA EVITAR RIESGOS INNECESARIOS A 18.000 VIVIENDAS, A LA SAGRADA FAMILIA Y A LA PEDRERA (Casa Milà).