

Excmo. Sr. Ministro de Fomento  
Paseo de la Castellana, 67  
28046 MADRID

La **Generalitat de Catalunya**, representada por el Sr. Ricard Font i Hereu, secretari d'Infraestructures i Mobilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat,

La **Diputació de Lleida**, representada por el Presidente, el Sr. El Sr. Joan Reñé i Huguet,

El **Conselh Generau d'Aran**, representado por el Síndic, Sr. Carlos Barrera Sánchez,

El **Ayuntamiento de Vielha e Mijaran**, representado por el Alcalde, Sr. Juan Antonio Serrano Iglesias,

Hacemos referencia al "*Estudio Informativo. Acondicionamiento de la carretera N-230 de Sopeira a la frontera con Francia. Tramo: Boca norte del Túnel de Vielha-Frontera con Francia. Provincia de Lleida. Clave: EI2-L-0017*", y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental, aprobado provisionalmente por el Ministerio de Fomento y en fase de información pública y de informe de las administraciones afectadas, con plazo de presentación ampliado que *finis* el 31 de mayo de 2018.

Las cuatro administraciones implicadas, después del análisis riguroso del contenido del Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental, y de haber tenido en cuenta los argumentos y valoraciones del territorio, consideramos que contienen graves deficiencias técnicas que afectan al objetivo básico del mismo, cual es la propuesta de la alternativa más favorable desde el punto de vista funcional y ambiental para el acondicionamiento de la N-230, en un escenario tan singular desde todos los puntos de vista como es el Valle de Aran en el pirineo de Lleida.

Es por ello que se adjunta,

En primer lugar, el **Anejo núm. 1** titulado: "*Alegaciones al Estudio de Impacto Ambiental. Aspectos relativos a vegetación, flora y hábitats, a fauna y conectividad ecológica y a paisaje*", encargado por el Conselh Generau d'Aran y redactado por la Universitat de Barcelona, Universitat de Girona y coordinado por el Consulting Minuartia.

Las conclusiones más importantes de este trabajo, para cada uno de los vectores ambientales estudiados son las siguientes:

### A) Aspectos relativos a la vegetación, los hábitats y la flora

- Los cálculos de la magnitud de los impactos sobre la vegetación y sobre los hábitats de interés comunitario no son correctos ya que los valores de coeficiente de calidad que se han utilizado no se corresponden con los valores que deberían tener las formaciones vegetales y los hábitats impactados si se hubieren tenido en cuenta todos los parámetros recomendados para evaluar su interés para la conservación.

A continuación, presentamos la tabla resumen de los impactos sobre la vegetación y los hábitats, comparando los resultados presentados en el EIA con los resultados obtenidos aplicando los coeficientes de calidad recomendados.

Alternat.	Vegetación natural				Hábitats de interés comunitario					
	Magnit. EIA	Magnit. correg.	Valorac. EIA	Valorac. corregi.	Magnit. EIA	Magnit. correg. EIA	Magnit. correg.	Valorac. EIA	Valorac. corregi. EIA	Valorac. corregi.
1	6,7	<b>8,9</b>	SEVER.	CRÍTIC.	6,4	<b>9,2</b>	<b>10</b>	SEVER.	CRÍTIC.	CRÍTIC.
2	6,4	<b>9,0</b>	MODE.	CRÍTIC.	6,0	<b>9,5</b>	<b>10</b>	MODE.	CRÍTIC.	CRÍTIC.
3	6,0	<b>8,7</b>	MODE.	CRÍTIC.	5,6	<b>9,9</b>	<b>10</b>	MODE.	CRÍTIC.	CRÍTIC.
4	5,8	<b>9,6</b>	MODE.	CRÍTIC.	5,5	<b>9,8</b>	<b>10</b>	MODE.	CRÍTIC.	CRÍTIC.

**Alternat.:** Alternativa; **Magnit. EIA:** Magnitud del impacto calculada en el EIA; **Magnit. correg.:** Magnitud del impacto corregida; **Magnit. correg. EIA:** Magnitud del impacto calculada según la tabla de valores propuesta en el EIA; **Valoraci. EIA:** Valoración del impacto según el EIA; **Valorac. corregi.:** Valoración del impacto corregida; **Valorac. corregi. EIA:** Valoración del impacto calculada según la tabla de valores propuesta en el EIA; **SEVER.:** Impacto severo; **MODE.:** Impacto moderado; **CRÍTIC.:** Impacto crítico.

- En todas las alternativas el impacto sobre la vegetación y sobre los hábitats de interés comunitario es crítico. Además, a diferencia de lo que se indica en el EIA, la alternativa más impactante no es la 1 sino la 4, ya que atraviesa grandes superficies de prados de siega.
- La alternativa 4 obtiene en el EIA el mejor resultado en lo que se refiere a la magnitud del impacto sobre la vegetación. Sin embargo, no se contempla que este trazado es completamente nuevo, mientras que las otras alternativas discurren en parte sobre el actual trazado de la N-230, cuyo impacto es ya presente en el territorio y no debería valorarse de nuevo como si el trazado fuera de nueva creación.

Además, la alternativa 4 tiene el agravante que mantiene sobre el territorio el impacto irrecuperable ocasionado por el antiguo trazado.

- Ningún apartado del EIA ha tenido en cuenta la flora; los elementos del medio biótico analizados son la fauna y la vegetación, comprendiendo esta última las formaciones vegetales y los hábitats de interés comunitario. Deberían revisarse los catálogos de flora amenazada para comprobar si alguna de las especies incluidas en estos listados se encuentran afectadas por el proyecto.

- En el apartado 4 del EIA (Clasificación del territorio. Síntesis ambiental) se han catalogado como zonas de valor ambiental bajo y, por lo tanto, como opción preferente para todas las actividades derivadas de las obras, zonas que no deberían corresponderse con esta categoría. El EIA justifica que se trata de áreas "con una mayor facilidad de recuperación y por tanto con menor fragilidad ambiental dentro de un contexto de extremada importancia ecológica". Se corresponden en buena parte con prados de siega del fondo de los valles y de ladera poco inclinadas.

Ya se ha comentado en apartados precedentes que se trata de hábitats de interés comunitario, con un elevado interés para la conservación, con una elevada fragilidad frente al cambio de manejo y que ocupan suelos profundos y fértiles, difícilmente recuperables, por lo que se deberían catalogar como zonas de alto valor ambiental.

- Las zonas 2 y 3 seleccionadas para el relleno de tierras de excavación poseen un valor ambiental alto y por lo tanto son incompatibles con su utilización para esta finalidad.
- No se han previsto medidas de restauración para la mayoría de las formaciones vegetales y hábitats afectados (solamente para los bosques de ribera y los bosques mixtos adyacentes).

**Debido a que todas las alternativas propuestas presentan un impacto crítico sobre la vegetación y los hábitats, consideramos que no son compatibles con la conservación y su ejecución comportaría daños irreparables en formaciones vegetales y hábitats de alto valor ambiental.**

## **B) Aspectos relativos a la fauna y conectividad ecológica**

### *Aspectos relativos a la conectividad ecológica*

- La identificación de corredores ecológicos y zonas importantes para el desplazamiento de la fauna olvida información disponible que cambiaría sustancialmente la caracterización del medio y la evaluación de los impactos al respecto.
- No se consideran los efectos de las diversas alternativas sobre la conectividad ecológica entre espacios naturales protegidos. Se olvida la existencia del espacio de la Red Natura 2000 "Estanh de Vielha", siendo el más cercano al ámbito de estudio.
- No se integra suficientemente la interferencia de las alternativas planteadas con los procesos de conectividad ecológica más allá de los límites del ámbito de estudio estricto, como impacto exportado.
- No se considera el efecto de las alternativas planteadas sobre la conectividad ecológica entre ambas vertientes del río Garona y del río Nere, ni el reforzamiento de los puntos críticos para la conectividad ecológica identificados en el Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan Director Urbanístico del Valle de Aran (2010).

- No se consideran los efectos sinérgicos que pueden tener sobre el territorio cada una de las alternativas analizadas con otras infraestructuras viarias o asentamientos urbanos.

#### Aspectos relativos a la fauna

- El EIA aporta una selección de especies singulares que se utiliza en diversos apartados posteriores del mismo. No quedan explicitados los criterios de la selección realizada. La selección no se considera adecuada ya que obvia especies con grado elevado de protección o de amenaza. Las referencias a esta lista son continuas a lo largo de la evaluación en los aspectos de fauna y conectividad.

De forma muy relevante, los índices para evaluar el impacto de las diversas alternativas se basan en gran medida en esta lista, por lo que los resultados de dichos índices quedan cuestionados.

- Se obvia la legislación autonómica sobre protección de fauna.
- Existe un olvido generalizado de las especies de fauna distintas de las identificadas como singulares en el EIA.
- Se olvidan totalmente grupos faunísticos sensibles a los efectos de las infraestructuras viarias, como son los quirópteros y las aves nocturnas.
- Algunas amenazas sobre la fauna identificadas son escasamente ajustadas al proyecto y se olvidan amenazas significativas relacionadas con los impactos de las infraestructuras viarias.

#### Aspectos relativos al efecto barrera y la permeabilización de las infraestructuras propuestas

- Para todas las alternativas, a lo largo del EIA se observan incoherencias y errores relacionados con el número y ubicación de las estructuras transversales proyectadas a lo largo del trazado. Ello conlleva que la evaluación de los impactos del efecto barrera de la infraestructura viaria sobre la fauna que se presenta en dicho EIA no pueda considerarse rigurosa.
- Los criterios de selección de las estructuras previstas como pasos de fauna se consideran inadecuados. Para ninguna alternativa se plantea la construcción de pasos específicos para la fauna, y en ningún caso se ha realizado un estudio previo para identificar los corredores biológicos clave para los distintos grupos de fauna o especies singulares presentes en la zona de estudio.

Con ello, se concluye que las estructuras propuestas en el EIA como pasos de fauna no se han seleccionado orientadas a mejorar la permeabilidad, sino por razones topográficas y/o para salvar cauces intersectados por el trazado.

- Las medidas de acondicionamiento de las estructuras seleccionadas como pasos de fauna son deficientes. Los acondicionamientos descritos no cumplen los requisitos de adecuación

para poder ser considerados efectivos. La selección de estructuras para el paso de anfibios, mamíferos de tamaño medio y otros pequeños vertebrados, así como las características que se proponen para su construcción, resultarían en un número escaso de pasos y en estructuras ineficientes como pasos de fauna.

Para facilitar el cruce de los grandes mamíferos el EIA propone la construcción de varios viaductos; sin embargo, en todas las alternativas planteadas también para este grupo de fauna existen puntos críticos para la permeabilidad que no se resuelven.

- Se considera incorrecto que para la alternativa 4, que se propone como la mejor opción para minimizar el efecto barrera debido a su trazado, no se aprecien estas deficiencias ni tampoco el efecto negativo de carácter sinérgico que supone la construcción de este nuevo corredor y además mantener el antiguo trazado de la N-230.
- Las medidas preventivas para minimizar el riesgo de accidentes con animales se basan en vallar la carretera. Sin embargo, el diseño e instalación del cerramiento perimetral que prevé el EIA se considera incompleto.
- En el EIA no se consideran las amenazas de colisión con vehículos y/o vallado perimetral, así como otros impactos negativos comunes de las infraestructuras viarias sobre los murciélagos y las aves. Estos deberían de incluirse en el estudio junto con las correspondientes propuestas de medidas de prevención y corrección.

### Evaluación de impactos

Se considera que los cálculos realizados no son fiables y adecuados por distintos motivos que se han indicado en cada caso. Se resumen a continuación:

- ❖ Pérdida directa de individuos y desplazamientos de especies.
  - No queda claro a qué especies hace referencia el índice. Suponiendo que se refiera las singulares, ya se ha indicado que la lista no se justifica en el EIA y no se considera correcta.
  - El índice se enfoca a las especies a los bosques, lo que no queda justificado ya que obvia otras especies significativas para los ecosistemas, amenazadas o protegidas que no se hallan asociadas a los bosques o no exclusivamente.
  - Existen diversos aspectos no correctos en la conceptualización de los impactos de las actividades ruidosas, que se tratan como si afectaran únicamente a la zona boscosa donde se producen, cuando en realidad afectan mucho más allá. No se considera el impacto sobre los bosques generado por el ruido producido por actividades fuera del bosque.
  - Se olvida el impacto sobre las especies de fauna que no son especies singulares.

- El factor de peso de las dos componentes de la fórmula de cálculo no se justifica, lo que es especialmente relevante puesto que la valoración final de cada alternativa depende absolutamente de ello.

❖ Afección a especies singulares.

- No queda claro a qué especies hace referencia el índice, ya que en el texto se cita a las especies protegidas, que son muchas más que las singulares. Suponiendo que se refiera a las singulares, ya se ha indicado que la lista no se justifica en el EIA y no se considera correcta.
- Los parámetros utilizados en la evaluación sobre espacios protegidos y sobre hábitats en realidad no informan sobre la afección a especies, que es lo que se pretende evaluar.
- Otro parámetro se refiere a especies singulares, con el consiguiente problema repetidamente citado en la identificación de las mismas.
- El parámetro, que se refiere a la presión sobre el bosque, descrito en el primer índice, muestra diversos aspectos no correctos en su conceptualización.
- No se justifica en el EIA el valor que se otorga a la variable de riqueza específica de los biotopos afectados.
- No se justifica como se calcula la magnitud del impacto.
- El índice es opaco.

❖ Afección directa sobre los biotopos.

- Introduce en el cálculo la lista de especies singulares. Nos remitimos a lo expresado en los puntos anteriores.
- No se justifican los coeficientes de calidad y en base a qué se han establecido.
- Se justifica que los bosques bien conservados y maduros son los mejores para las especies singulares, pero se otorga luego los coeficientes más elevados a la vegetación de ribera y a los bosques de alta montaña, y esto independientemente de su grado de conservación o de madurez.
- No es coherente asociar la riqueza específica de cada biotopo a la riqueza de especies singulares para valorar el impacto de cada alternativa sobre los biotopos.
- El EIA indica que se tiene en cuenta, además de las superficies afectadas por cada alternativa, el efecto barrera producido por la carretera. No se identifica cómo se introduce este efecto en el índice.

- El índice no incorpora la ocupación de biotopo que permanece con la alternativa 4 al tener que mantenerse en funcionamiento la N-230 hasta el parador de Vielha.
- ❖ Fragmentación de hábitats. Efecto barrera.
  - Los parámetros en los que se basa el índice han sido cuestionados a lo largo del apartado dedicado a fauna y conectividad ecológica, ya sea por los déficits en la identificación de zonas con valor para la conectividad ecológica, o bien por las discrepancias entre diversos epígrafes del EIA sobre localización, número, tipo y funcionalidad de las estructuras previstas. lo que invalida los cálculos realizados en base a estos parámetros.
  - El índice no incorpora la fragmentación del hábitat que permanece con la alternativa 4 al tener que mantenerse en funcionamiento la N-230 hasta el parador de Vielha.

**Por todo lo indicado no se considera válida la determinación de la magnitud y valoración de los impactos de las diversas alternativas.**

**En cuanto a fauna y conectividad ecológica el EIA presenta suficientes déficits como para que sea necesaria una nueva caracterización del medio y un replanteamiento de la evaluación de impactos realizada.**

**Los índices utilizados para evaluar las alternativas son escasamente informativos de los criterios que se exponen en el apartado 5.2.7 y que sirven para valorar cada impacto como compatible, moderado, severo o crítico, ya que no aportan los datos que se requieren para tomar las decisiones correspondientes.**

### **C) Aspectos relativos al paisaje**

- Los impactos en el paisaje fruto del actual modelo de ocupación del territorio comprometen seriamente los valores tradicionales del paisaje tanto los ecológicos, como los estéticos, históricos, sociales y simbólico-identitarios. En este sentido, la variante de la N-230 puede comportar el mayor impacto ambiental y paisajístico del área debido a su magnitud y extensión superficial.
- En cuanto al impacto paisajístico de las distintas alternativas, la número 4 es la que presenta una mayor exposición visual, es decir, desde muchos puntos de la cuenca se observarían muchos kilómetros de carretera. El resto de alternativas, a pesar de tener una extensión de cuenca visual similar a la de la alternativa 4 (entre 60 y 65 km<sup>2</sup>), tienen un impacto menor puesto que se observan unos pocos kilómetros de carretera desde la mayoría de puntos.
- En este sentido, el apartado del EIA relativo al análisis de los impactos sobre el paisaje es de contenido teórico y se limita a la definición de siete unidades de paisaje en base a las

cubiertas del suelo, sin tener en cuenta la configuración del paisaje como mosaico de elementos o patrones paisajísticos.

- Tampoco se han tenido en cuenta en el EIA las informaciones y recomendaciones que sobre la protección, ordenación y gestión del paisaje se hacen en el Catálogo de Paisaje de l'Alt Pirineu i Aran, el principal instrumento en materia de gestión del paisaje existente en este territorio, así como las disposiciones en materia de paisaje recogidas en las Normas de Ordenación Territorial del Plan Territorial Parcial de l'Alt Pirineu i l'Aran,
- Así mismo, tampoco se hace referencia al preceptivo estudio de impacto e integración paisajística a que hace referencia el artículo 48.1.b de la Ley de Urbanismo (Decreto legislativo 1/2010), la Ley 8/2005 de protección, gestión y ordenación del paisaje y las normativas que las desarrollan, para el otorgamiento de licencias de construcción de infraestructuras con una presencia visual relevante en el territorio.
- Desde una perspectiva que intente minimizar al máximo los impactos sobre el paisaje, cabría considerar otras opciones que se han planteado en el pasado, como la construcción de un túnel por debajo de la vertiente del bosque de la Baricauba, recogida en el Plan Territorial Parcial de l'Alt Pirineu y Aran, como la opción más recomendable.

Los análisis de la visibilidad de las alternativas planteadas en el EI desde cada núcleo de población, se reproducen en el Apéndice 1 del Anejo 1.

Igualmente en el Apéndice 2 del Anejo 1 se efectúa una simulación fotográfica del análisis del impacto visual del trazado de las alternativas estudiadas, para determinados sectores críticos (6 en total).

-----

En segundo lugar, el **Anejo núm. 2** titulado: *Informe técnico. Análisis al Estudio informativo de acondicionamiento de la carretera N-230. Tramo: Boca norte del Túnel de Vielha-Frontera con Francia. Clave: EI2-L-0017*, redactado por el Consulting GPO, Ingeniería y Arquitectura, SLU, de Madrid.

En el mencionado informe se realiza un análisis riguroso del Estudio Informativo redactado por el Ministerio de Fomento y en especial la valoración de las 4 alternativas estudiadas, así como los factores considerados en el análisis multicriterio (factor económico, factor ambiental, factor funcional y factor territorial).

De dicho análisis pormenorizado se obtienen unas conclusiones finales que vienen a demostrar las deficiencias encontradas en el EI aprobado provisionalmente por el MFOM.

Dichas deficiencias se pueden resumir en los siguientes puntos:

- En cualquier EI es necesario para una correcta comparativa de alternativas que el punto inicial y el final sea coincidente en todas. En este EI el punto final de la alternativa 4

difiere unos 3 km del punto final del resto de alternativas, lo cual le otorga claras ventajas a esta alternativa frente a numerosos aspectos de la valoración multicriterio.

- El EI no desarrolla 4 alternativas diferenciadas sino 2 puesto que las alternativas 1, 2 y 3 son solo diferenciables en el punto de cruce del río Garona (tramo final). Se echa en falta por tanto una alternativa intermedia que con un trazado nuevo en la primera parte (mejorando el efecto barrera) y acercando su trazado al río Garona (disminuyendo la afección al bosque de Baricauba) pueda ser equiparable en ventajas a la Alternativa 4.

Sería necesario la inclusión de alguna alternativa que salvase las zonas con mayor protección medioambiental con un túnel, lo cual no ha sido planteado ni siquiera en fase A del EI

- El análisis de sensibilidad (modificación de pesos) incluido en el EI, pone de manifiesto la práctica igualdad de valoración de las alternativas 4 y 1 si los factores económicos y ambiental se igualasen (tanto en la 1ª hipótesis que se igualan a 40% como en la 3ª hipótesis que se igualan a 30%).
- Dentro del factor Medioambiental, es cuanto menos discutible el reparto o ponderación de distintos medios: medio abiótico (10%), medio biótico (70%) y medio social (20%), puesto que valora en exceso la vegetación o la fauna que pertenecen al medio biótico minimizando factores como el patrimonio o el paisaje (impacto visual) del medio social.

Con este reparto de pesos asignado donde el 70% corresponde al medio biótico; las 3 alternativas que discurren de idéntica manera en el tramo hasta el parador (Alternativas 1, 2 y 3) y por la margen sur del río Garona en el tramo final, quedan prácticamente descartadas respecto a la alternativa 4 que discurre por la otra margen del río, debido al efecto barrera del primer tramo (15% de la puntuación de este medio biótico) y a la similar afección al Barranco de Geles-Bosque de Baricauba en el tramo final.

- Dentro del factor Medioambiental, se considera necesario un reparto más equitativo del peso del medio biótico (70%) repartido en el EI: vegetación 25%, fauna 30% y espacios protegidos 15%.
- Es necesaria una correcta valoración de los factores que componen el medio social (planeamiento, ruido, patrimonio y paisaje) ponderado con un 20% dentro del factor ambiental por los motivos comentados en apartados anteriores.
- Los semienlaces planteados en las alternativas 1, 2 y 3 tanto para la zona del parador como para el de la conexión final son fácilmente sustituibles por glorietas (enlaces completos) lo que facilitaría los movimientos y posibilitando además en el enlace final la entrada/salida desde las Alternativas a los pueblos de Aubert, Vila, Betlan y Vilac en dirección al túnel de Vielha (en el EI no es posible) sin tener que pasar por el núcleo urbano de Vielha.

Este cambio de tipología de enlace mejoraría la valoración en el aspecto territorial (10% de peso) al mejorar la conectividad con la red existente.

-----

En tercer lugar, el **Anejo núm. 3** titulado: "*Estudio de impacto social y económico de la N-230 en Vielha e Mijaran*", redactado por el Consulting Ceres, investigació sociològica y de mercats, en el que a petición del Ayuntamiento de Vielha se han analizado los posibles impactos económicos y sociológicos que una obra de tal envergadura como la analizada en el Estudio Informativo provocarían en la actividad del municipio.

De las conclusiones obtenidas en base a los datos analizados y a las encuestas realizadas, se puede colegir que las alternativas planteadas para la variante de Vielha, es especialmente la alternativa escogida (alternativa 4) la que peor percepción con diferencia se obtiene entre la población encuestada. Solo la acepta el 15% de la población.

---- oOo ----

En base a todo lo expuesto en este escrito y anejos que le acompañan, la Generalitat de Catalunya, la Diputació de Lleida, el Conselh Generau d'Aran y el Ayuntamiento de Vielha e Mijaran, de acuerdo con lo prevenido por los artículos 31, 32 y 34 del Reglamento de carreteras del Estado (RD 1812/1994, de 2 de septiembre) –Texto consolidado-, **FORMULAN** ante el Ministerio de Fomento, las siguientes peticiones:

Primera: Que el Ministerio de Fomento, a la vista del informe presentado lo admita, estudie y valore las cuestiones que en él se contienen sobre *Estudio Informativo. Acondicionamiento de la carretera N-230 de Sopeira a la frontera con Francia. Tramo: Boca norte del Túnel de Vielha-Frontera con Francia. Provincia de Lleida. Clave: EI2-L-0017*, y su correspondiente Estudio de Impacto Ambiental.

Segunda: Que a la vista de los argumentos técnicos expuestos, y de las afectaciones que sobre el territorio y el medio ambiente puede suponer una obra de esta envergadura, el Ministerio de Fomento reconsidere la tramitación de la **Fase B del EI2-L-0017**, que incluye el Estudio de Impacto Ambiental y **la deje en suspenso**.

Tercera: Todas las administraciones firmantes consideramos necesaria la **retrocesión del EI y EIA a la Fase A** de la tramitación recogida en el Pliego de prescripciones técnicas de este tipo de estudios, es decir, retrotraer a la fase encaminada al diagnóstico de la situación actual del área del estudio, con el fin de obtener nuevos corredores para acoger la nueva infraestructura.

Cuarta: Que en la nueva Fase A, **se considere como una nueva opción** para el corredor oeste la denominada "*Alternativa Túnel de Baricauba*", con una longitud total de 10.350 ml, y cuya definición rigurosa a nivel técnico (memoria descriptiva y planos de planta y alzado) se incorpora como **Anejo núm. 4** a este informe técnico.

Dicha alternativa incorpora como solución novedosa un túnel de longitud aproximada 5.225 ml, el cual atraviesa desde la zona del Parador Nacional hasta las inmediaciones del Pont d'Arròs por el subsuelo del bosque de Baricauba, con una escasa incidencia ambiental.

Se ha estimado el costo de ejecución por contrata de esta nueva alternativa completa (incluyendo túnel, obras de fábrica, explanación y firmes en todo el recorrido) en unos 280 MEUR.

Quinta: Que el MFOM impulse la redacción simultánea del Estudio Informativo en el resto del itinerario de la N-230 en territorio aranés, es decir, en el tramo restante Pont d'Arròs-límite frontera francesa, que afecta los municipios de Es Bordes, Vilamòs, Arres, Bossòst, Les y Bausen.

Sexta: Que con objeto de mejorar la participación y el consenso en la futura definición de una obra tan emblemática y estratégica para el Valle de Aran y para Cataluña, el MFOM acepte la creación de una Comisión de seguimiento de los Estudios informativos, integrada por técnicos de todas las administraciones implicadas.

Séptima: Que a la vista de la información que ha sido obtenida y de los trabajos desarrollados, el Estudio informativo ya iniciado de clave: E12-L-0017 (Boca norte del Túnel de Vielha-Pont d'Arròs) debería de finalizarse en las Fases A y B en un período razonable de tiempo, que no debería demorarse más allá de los 18 meses.

A dichos efectos y desde este momento, las administraciones aquí representadas brindamos toda la colaboración institucional y técnica que sea necesaria para el cumplimiento de dicho objetivo.

Lleida, 28 de mayo de 2018

Por la Generalitat de Catalunya.,

Ricard Font i Hereu  
Secretari d'Infraestructures i Mobilitat

Por la Diputació de Lleida.,

Joan Reñé i Huguet  
Presidente

Por el Conselh Generau d'Aran.,

Carles Barrera Sánchez  
Síndic

Por el Ayuntamiento de Vielha e Mijaran.,

Juan Antonio Serrano Iglesias  
Alcalde

