



Contigo La Palma también presenta alegaciones contra el túnel de 335 millones de euros de la variante El Remo-La Zamora

La formación política que lidera Javier Gutiérrez Taño, que ya se opuso al plan turístico futuro apoyado por CC, PSOE y PP para Puerto Naos, pide devolver ese proyecto a la fase de estudio: el expediente prevé menos de 2.700 vehículos diarios en 2050, elige la alternativa más cara de cinco y se somete de nuevo a información pública con datos de tráfico de 2011 y un presupuesto de 2024 sin actualizar

El escrito íntegro de alegaciones puede descargarse desde la página de inicio de ***contigolapalma.es***

La formación política Contigo La Palma ha registrado ante la Viceconsejería de Infraestructuras del Gobierno de Canarias, dentro de plazo, su escrito de alegaciones contra el proyecto de trazado *LP-2. Variante El Remo-La Zamora. Fuencaliente. Isla de La Palma*, cuyo trámite de información pública fue reabierto mediante Resolución de 3 de septiembre de 2026 (BOC n.º 183, de 11 de septiembre).

Con este paso, el citado partido, presidido por Javier Gutiérrez Taño, cumple lo anunciado el pasado 28 de septiembre, cuando presentó sus alegaciones contra el IPST del litoral de Puerto Naos y Charco Verde y advirtió de que ambos proyectos comparten un mismo defecto de origen: Coalición Canaria (CC), PP y PSOE reducen el debate sobre el futuro de la isla a una discusión sobre trazados, plazos y plazas, evitando la cuestión de fondo, qué modelo turístico y territorial quiere La Palma y a quién beneficia.

“Hace una semana dijimos que el acceso a El Remo admite soluciones mucho más baratas y menos agresivas, y que esta obra no resiste el análisis de su escala ni de su coste. Hoy lo demostramos con los datos del propio proyecto en la mano”, señala Javier Gutiérrez Taño.

Trámite reabierto sin actualizar nada

El nuevo periodo de información pública sustituye al iniciado en noviembre de 2024, caducado al haber pasado más de un año sin que el expediente llegara al órgano ambiental. Sin embargo, el Gobierno de Canarias vuelve a someter a consulta exactamente el mismo proyecto e idéntico estudio de impacto ambiental, redactados en abril de 2024. El Ejecutivo autonómico sostiene que no ha sobrevenido ninguna circunstancia que obligue a actualizarlos.

Contigo La Palma discrepa de esa afirmación: el estudio de tráfico se basa en aforos de 2011, anteriores a la erupción del Tajogaite, y el presupuesto no recoge la subida de los costes de construcción de los últimos años. “Se pide a la ciudadanía que opine sobre un documento desfasado; así, el trámite de información pública se convierte en un simple requisito formal”, añade Gutiérrez Taño.

Menos de 2.700 vehículos al día en 2050

Según el propio aneo de tráfico, la carretera registraba 995 vehículos diarios en 2011 y alcanzaría apenas 2.624 en el año horizonte de 2050, con circulación fluida o estable durante toda su vida útil. El proyecto toma como referencia el túnel de Erjos, en Tenerife, con una previsión de casi 30.000 vehículos diarios en cuatro carriles: más de once veces el tráfico previsto para el túnel de La Orilla. El expediente no incluye ningún análisis coste-beneficio ni de rentabilidad social que justifique la inversión.

La alternativa más cara, por decisión de ponderación

De las cinco alternativas estudiadas, la elegida (un túnel bitubo de 4,44 kilómetros) es la peor valorada en el criterio económico, con un 3 % frente al 58 % de la variante marítima. Solo resulta seleccionada porque el coste pesa en la decisión un 17-18 %, menos de la mitad que el criterio ambiental, sin que se motive esa ponderación ni se aporte un análisis de sensibilidad. La longitud del túnel arrastra además dos tubos, galería de emergencia y pozos de ventilación de más de 100 metros, exigencias que nacen del trazado elegido y no de la demanda real.

64 millones por kilómetro y seis años de obras

El presupuesto de inversión asciende a 335.536.078,90 euros para 5,2 kilómetros, unos 64,3 millones por kilómetro. Solo la obra civil y las instalaciones del túnel superan los 185 millones de euros, y la gestión de residuos roza los 15 millones, para más de 318.000 metros cúbicos de excavación sin que se acredite la existencia de vertederos autorizados en la isla. Las obras durarían 72 meses, con afecciones a la movilidad, la agricultura y la economía del sur de La Palma.

Red Natura 2000 y especies en peligro

El trazado discurre bajo la Zona Especial de Conservación (ZEC) de Tamanca, colinda con la ZEC Franja marina de Fuencaliente y afecta a los paisajes protegidos de Tamanca y El Remo, en un entorno con presencia del cigarrón palo palmero, el cuervo canario y el halcón tagarote.

Contigo La Palma exige una evaluación específica de estas repercusiones, en lugar de la valoración genérica de “impacto moderado” que recoge la memoria, y ha solicitado acceso íntegro al Estudio de Impacto Ambiental, reservándose el derecho a ampliar sus alegaciones.

Lo que pide Contigo La Palma

La formación política solicita que el proyecto no se apruebe en sus términos actuales y vuelva a fase de estudio para actualizar los datos de tráfico, revisar las alternativas dando al coste el peso que corresponde a una inversión pública de esta magnitud, estudiar soluciones más baratas y proporcionadas al tráfico real, completar la evaluación ambiental y actualizar el presupuesto.

“Puerto Naos y El Remo-La Zamora son dos piezas del mismo modelo: más camas, más asfalto y ningún debate sobre quién gana y quién paga. Antes de gastar 335 millones en un túnel para 2.600 coches al día, La Palma merece discutir qué isla quiere ser”, concluye Gutiérrez Taño.

+INFO en contigolapalma.es, donde también se puede acceder al contenido íntegro de las alegaciones ya presentadas, antes que las actuales del túnel, contra la IPST de Puerto Naos y Charco Verde (isla de La Palma).