

A LA VICECONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS
CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS, VIVIENDA Y MOVILIDAD
GOBIERNO DE CANARIAS

ALEGACIONES AL PROYECTO DE TRAZADO “LP-2. VARIANTE EL REMO-LA ZAMORA. FUENCALIENTE. ISLA DE LA PALMA”

(Nuevo trámite de información pública. Anuncio de la Viceconsejería de Infraestructuras, BOC n.º 183, de 11 de septiembre de 2026)

Javier Gutiérrez Taño, con DNI n.º 42168755A, en nombre y representación de la formación política CONTIGO LA PALMA, con domicilio a efectos de notificaciones en Avda Enrique Mederos 35, Los Llanos de Aridane, 38760, y correo electrónico papasnegraslp@gmail.com y teléfono 617639765, ante ese órgano comparece y, como mejor proceda en Derecho,

EXPONE

Primero.- Que con fecha 11 de septiembre de 2026 se publicó en el Boletín Oficial de Canarias n.º 183 (anuncio 3233) la Resolución de 3 de septiembre de 2026 de la Viceconsejería de Infraestructuras, por la que se somete a nuevo trámite de información pública el proyecto de trazado “LP-2. Variante El Remo-La Zamora. Fuencaliente. Isla de La Palma” y su correspondiente estudio de impacto ambiental, abriéndose un plazo de treinta (30) días hábiles para la presentación de alegaciones, observaciones y consultas, a contar a partir del día siguiente al de dicha publicación.

Segundo.- Que, según se hace constar en los antecedentes de hecho de la propia Resolución, el trámite de información pública y consultas iniciado el 18 de noviembre de 2024 (Resolución n.º 120/2024) fue declarado caducado mediante Resolución de 7 de julio de 2026, del Viceconsejero de Infraestructuras (BOC n.º 173, de 28 de agosto de 2026), al haber transcurrido más de un (1) año desde su finalización sin que se hubiera dado traslado del expediente al órgano ambiental para la evaluación de impacto ambiental ordinaria, en aplicación del artículo 33.3 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. El trámite que ahora se reabre se practica, por tanto, en sustitución del declarado caducado, sin que conste que el proyecto de trazado ni el estudio de impacto ambiental hayan sido actualizados desde su redacción, fechada en abril de 2024.

Tercero.- Que examinada la documentación disponible del expediente —Documento n.º 1 (Memoria y Anejos), Documento n.º 2 (Planos) y Documento n.º 3 (Presupuesto)—, sin que hasta la fecha de este escrito haya sido posible acceder y analizar con el necesario detalle el Documento n.º 4 (Estudio de Impacto Ambiental), esta parte entiende que el proyecto sometido a información pública no acredita de forma suficiente la necesidad de la actuación, la idoneidad de la solución técnica adoptada, ni la proporcionalidad de sus dimensiones económicas y ambientales, por lo que, dentro del plazo conferido, formula las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA.- Falta de justificación suficiente de la necesidad de la actuación: la demanda de tráfico real y prevista no se corresponde con la magnitud de la infraestructura proyectada.

Según el Anejo n.º 6 (Planeamiento y Tráfico) del Documento n.º 1, los aforos disponibles — correspondientes a las estaciones de control situadas en el ámbito del proyecto— arrojan una Intensidad Media Diaria (IMD) de tan solo 995 vehículos/día en el año 2011 (dato base empleado para toda la prognosis), con puntos de aforo puntuales de entre 1.584 y 2.137 veh./día en otras secciones. La propia prognosis de tráfico elaborada por el promotor, aplicando una tasa de crecimiento anual del 1,44 %, estima una IMD de apenas 2.624 vehículos/día en el año horizonte 2050, con niveles de servicio B y C (es decir, circulación fluida o estable, muy alejada de la saturación) tanto en el año de puesta en servicio como en el año horizonte:

Año	IMD (veh./día)	Tasa crec.	Nivel de servicio
2011 (aforo)	995	—	—
2024 (redacción proyecto)	1.166	1,44 %	NS A/B
2030 (puesta en servicio, hipótesis)	1.971 / 2.624*	1,44 %	NS B/C
2042	2.340	1,44 %	NS C
2050 (año horizonte)	2.624	1,44 %	NS C

* Los valores del año de puesta en servicio (2030) corresponden a la matriz origen-destino recogida en el propio Anejo n.º 6 (Tablas 1 y 2), con un total de 1.971 veh./día para el escenario del 60 % de reparto y hasta 2.624 veh./día para el escenario del 40 %.

Se trata, por tanto, de una carretera con un tráfico extraordinariamente reducido, muy por debajo de los umbrales que en la práctica técnica y en la normativa sectorial (Norma 3.1-IC e Instrucción de Carreteras) justifican la construcción de un túnel de gran longitud con capacidad para tráfico bidireccional/bitubo. A modo de referencia, el propio Documento n.º 1 (apartado 4.1.1.2, “Análisis tipología de túnel”) toma como término de comparación el Túnel de Erjos (Tenerife), con una IMD en año horizonte de 29.864 vehículos/día sobre 4 carriles, esto es, más de once (11) veces superior a la IMD prevista para el túnel de La Orilla en su año horizonte. No se ha aportado, ni en la Memoria ni en sus anejos, un análisis de demanda, coste-beneficio o de rentabilidad social que justifique, con esos niveles de tráfico, una inversión superior a los 335 millones de euros ni una infraestructura de las características de un túnel bitubo de 4,44 km.

Se advierte, además, que el dato de aforo de partida (año 2011) tiene más de catorce (14) años de antigüedad a fecha de este trámite, sin que conste que se haya actualizado con datos post-eruptivos (erupción del volcán Tajogaite, 2021) ni con la evolución real de la movilidad insular en el periodo 2011-2026, lo que compromete la fiabilidad de toda la prognosis en la que se sustenta el proyecto.

SEGUNDA.- Falta de justificación de la idoneidad de la solución técnica adoptada: el propio estudio de alternativas del promotor reconoce que la solución elegida es la más cara de las estudiadas.

El Anejo n.º 8 (Estudio de Alternativas) del Documento n.º 1 analiza cinco alternativas (Alternativa 1 – Solución base; Alternativa 2 – Variante marítima; Alternativa 3 – Variante interior; Alternativa 4 – Variante costera; Alternativa 5 – Variante túnel único) mediante un análisis multicriterio por el método AHP (Analytic Hierarchy Process), ponderando cuatro criterios: ambiental (48 %), consistencia del trazado (27 %), coste económico (17-18 %) y ocupación del suelo (8 %).

En la matriz de decisión correspondiente al criterio económico, la Alternativa 5 —la seleccionada y desarrollada como proyecto de trazado, con solución de túnel bitubo— obtiene un vector promedio de apenas el 3 %, frente al 58 % de la Alternativa 2, el 17 % de la Alternativa 1, el 14 % de la Alternativa 4 y el 8 % de la Alternativa 3. Es decir, según los propios cálculos del equipo redactor, la alternativa finalmente elegida es, con diferencia, la más costosa de todas las estudiadas. Su selección solo resulta posible porque el criterio económico recibe una ponderación reducida (17-18 %) frente al criterio ambiental (48 %), sin que en la Memoria ni en el Anejo n.º 8 se justifique o motive de forma expresa por qué, en un proyecto de esta envergadura y con cargo a fondos públicos, el coste económico ha de pesar menos de la mitad que el criterio ambiental, ni se ofrezca un análisis de sensibilidad que muestre qué alternativa resultaría preferible con una ponderación distinta, más acorde con los principios de eficiencia y buena gestión de los fondos públicos (artículo 31.2 de la Constitución Española y artículo 3.1 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público).

A ello se añade que la propia Memoria reconoce que la solución en túnel bitubo unidireccional se adopta, entre otras razones, “por motivos de seguridad” y de ventilación en caso de incendio, exigencias que en gran medida derivan de la propia longitud y trazado subterráneo elegido, y no de las necesidades reales de tráfico, generándose así una espiral de sobredimensionamiento técnico (túnel bitubo, galería de emergencia, estaciones de ventilación en pozos de más de 100 m de profundidad, etc.) que encarece extraordinariamente la solución sin que su necesidad quede acreditada por la demanda existente.

TERCERA.- Desproporción económica de la inversión proyectada.

Según el Documento n.º 3 (Presupuesto) y el Anejo n.º 25 (Presupuesto de Inversión para Conocimiento de la Administración) del Documento n.º 1, el proyecto arroja las siguientes cifras:

Cap.	Concepto	Importe (€)
1	Explanaciones	2.555.605,50
2	Drenaje	12.240.989,63
3	Firmes y pavimentos	8.425.751,10
4	Muros	11.331.782,83
5	Obra civil túnel	160.520.008,68
6	Instalaciones túnel	24.578.677,23
7	Desvíos	364.479,52
8	Señalización, balizamiento y defensas	1.321.304,93
9	Obras complementarias	10.036.075,77
10	Servicios existentes	1.041.933,63
11	Campaña geotécnica complementaria	45.515,97
12	Medidas ambientales y programa de vigilancia ambiental	663.914,87
13	Gestión de residuos	14.920.699,74
14	Seguridad y salud	3.750.000,00
	TOTAL PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL (PEM)	251.796.739,40

Concepto	Importe (€)
Total Presupuesto de Ejecución Material (PEM)	251.796.739,40
16 % Gastos generales	40.287.478,30
6 % Beneficio industrial	15.107.804,36
Presupuesto Base de Licitación (sin I.G.I.C.)	307.192.022,06
7 % I.G.I.C.	21.503.441,54
Presupuesto Base de Licitación (con I.G.I.C.)	328.695.463,60
Presupuesto estimado de expropiaciones e indemnizaciones	2.232.734,92
Patrimonio Histórico Español (1,5 % PBL sin IGIC)	4.607.880,33
PRESUPUESTO DE INVERSIÓN PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN	335.536.078,90

De estas cifras cabe destacar:

- Los capítulos “Obra civil túnel” (160.520.008,68 €) e “Instalaciones túnel” (24.578.677,23 €) suman 185.098.685,91 €, esto es, el 73,5 % del Presupuesto de Ejecución Material y más del 56 % del presupuesto total de inversión para conocimiento de la Administración.
- El presupuesto de inversión para conocimiento de la Administración (335.536.078,90 €) supone, para una actuación de 5,215 km de longitud (de los que 4,44 km discurren en túnel), un coste aproximado de 64,3 millones de euros por kilómetro, cifra manifiestamente desproporcionada para una carretera de la red regional con una IMD prevista inferior a 2.700 vehículos/día en el año horizonte.
- El capítulo “Gestión de residuos” asciende a 14.920.699,74 €, cifra que por sí sola pone de manifiesto el enorme volumen de tierras y rocas que habrá de excavarse y gestionarse en una isla con capacidad limitada de vertederos, sin que conste en la documentación examinada un análisis específico de la disponibilidad real de vertederos autorizados ni de su impacto asociado (tráfico pesado, emisiones, ocupación de suelo).
- El plazo de ejecución previsto es de setenta y dos (72) meses —seis (6) años—, según el Anejo n.º 24 (Plan de Obra), lo que implica un periodo prolongado de afecciones a la movilidad, al medio ambiente y a la actividad económica y agrícola de la zona.
- El presupuesto data de abril de 2024, sin que conste actualización de precios pese al tiempo transcurrido y a la evolución de los costes de construcción (materiales, energía, mano de obra) en dicho periodo, lo que hace previsible que el coste final de ejecución sea, en la práctica, superior al reflejado en el expediente sometido a información pública.

No consta en la documentación examinada un análisis coste-beneficio ni una evaluación de rentabilidad socioeconómica (ahorro de tiempos de viaje, reducción de accidentalidad, efectos sobre la actividad económica) que permita contrastar, de forma objetiva, si una inversión de esta magnitud resulta proporcionada y prioritaria frente a otras necesidades de infraestructura viaria de la isla de La Palma, muchas de ellas pendientes de resolución desde hace décadas con inversiones sensiblemente inferiores.

CUARTA.- Insuficiencia del análisis de los efectos ambientales y afección a espacios y especies protegidas.

Sin perjuicio de las alegaciones adicionales que esta parte se reserva formular una vez tenga acceso íntegro al Documento n.º 4 (Estudio de Impacto Ambiental), de la propia Memoria y de sus anejos técnicos se desprenden ya elementos de indudable relevancia ambiental que exigen una valoración especialmente rigurosa:

- El trazado subterráneo discurre bajo la Zona de Especial Conservación (ZEC) ES7020022 “Tamanca” (159_LP), integrada en la Red Natura 2000, y su ámbito de proyecto colinda con la ZEC marina ES7020122 “Franja marina de Fuencaliente” (152_LP), así como con el Paisaje Protegido de Tamanca (P-15) y el Paisaje Protegido de El Remo (P-16), este último afectado de forma directa por el nudo de conexión de El Remo.
- Se reconoce la presencia del hábitat de interés comunitario 5330 (“Matorrales termomediterráneos y preestépico”) y del hábitat potencial de la especie endémica catalogada *Acrostira euphorbiae* (cigarrón palo palmero), así como de especies de fauna catalogadas “en peligro de extinción”, como *Corvus corax canariensis* (cuervo) y *Falco peregrinus peregrinoides* (halcón), citadas expresamente en la Memoria (apartado 4.22, Estudio de Impacto Ambiental).
- El proyecto está sujeto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria por afectar a espacios protegidos de la Red Natura 2000 (artículo 6 de la Directiva 92/43/CEE, de Hábitats, y disposición adicional primera de la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias), lo que exige una evaluación adecuada y específica de sus repercusiones sobre los objetivos de conservación de dichos espacios, y no una mera valoración genérica de “impacto moderado, poco apreciable” como la que se recoge en la Memoria.
- El volumen de residuos de excavación presupuestado (cerca de 15 millones de euros solo en el capítulo de gestión de residuos, y más de 318.000 m³ de excavación en desmonte según el Documento n.º 3) plantea serias dudas sobre la disponibilidad de vertederos autorizados en la isla y sobre los efectos acumulativos del transporte y depósito de dichos materiales, cuestión que debería quedar acreditada de forma expresa y actualizada en el Estudio de Impacto Ambiental.

Se solicita, en consecuencia, que se facilite a esta parte el acceso completo y efectivo al Documento n.º 4 (Estudio de Impacto Ambiental), a fin de poder examinarlo con el detalle necesario y, en su caso, completar las presentes alegaciones dentro del plazo legalmente establecido.

QUINTA.- Obsolescencia de la documentación sometida a información pública.

La propia Resolución objeto de este trámite reconoce en su antecedente octavo que “el proyecto de trazado y su estudio de impacto ambiental mantienen su vigencia y que no han sobrevenido circunstancias que exijan su actualización”. Esta parte discrepa de dicha afirmación: entre la redacción del proyecto (abril de 2024) y la fecha de este nuevo trámite (septiembre de 2026) han transcurrido más de dos años, en un contexto insular —La Palma, tras la erupción del volcán Tajogaite (2021)— especialmente dinámico en cuanto a infraestructuras de comunicación, obras de emergencia y

reconstrucción viaria, evolución demográfica y turística y, muy especialmente, costes de construcción y materiales. Someter a información pública, sin actualizar, un proyecto de tráfico basado en aforos de 2011-2013 y un presupuesto de 2024 compromete la finalidad última del trámite de información pública, que no es otra que permitir a la ciudadanía formular alegaciones sobre un proyecto real y actualizado, y no sobre un documento con datos de partida obsoletos.

SOLICITA

En atención a lo expuesto,

- 1. Que se tengan por formuladas, dentro de plazo, las presentes alegaciones y se incorporen al expediente del proyecto de trazado “LP-2. Variante El Remo-La Zamora. Fuencaliente. Isla de La Palma”.
- 2. Que se dé respuesta expresa y motivada a cada una de las alegaciones formuladas en el presente escrito, con carácter previo a la resolución definitiva del procedimiento.
- 3. Que, subsidiariamente, se acuerde no aprobar el proyecto de trazado en los términos actualmente planteados y se ordene su devolución a fase de estudio, a fin de que:
 - a) Se actualicen los estudios de tráfico y demanda con datos actuales, posteriores a 2011-2013, incorporando el efecto de la erupción del volcán Tajogaite y de las infraestructuras ejecutadas o modificadas desde entonces.
 - b) Se revise el análisis multicriterio de alternativas otorgando al criterio económico una ponderación acorde con la magnitud de la inversión pública comprometida, y se estudien alternativas de menor coste y afección ambiental, proporcionadas al volumen de tráfico real y previsible.
 - c) Se complete y actualice el Estudio de Impacto Ambiental, incorporando una evaluación adecuada de las repercusiones sobre los espacios de la Red Natura 2000 afectados (ZEC Tamanca y ZEC Franja marina de Fuencaliente) y sobre las especies catalogadas presentes en el ámbito.
 - d) Se actualicen los precios y el presupuesto del proyecto a la fecha de tramitación.
- 4. Que se facilite a esta parte el acceso íntegro al Documento n.º 4 (Estudio de Impacto Ambiental), reservándose expresamente esta parte el derecho a ampliar o completar las presentes alegaciones una vez examinado dicho documento, dentro del plazo legalmente establecido.
- 5. Que se tenga a Contigo La Palma como parte interesada en el presente procedimiento, notificándosele cuantas resoluciones se adopten en relación con el mismo.

En Los Llanos de Aridane a 6 de octubre de 2026.

Firmado por ***6875** JAVIER GUTIERREZ (R: ****7752*) el día 06/10/2026 con un certificado emitido por AC Representación