

## REFUTACIÓN A LAS ALEGACIONES DE “CENTINELA-ECOLOGISTAS EN ACCIÓN” SOBRE EL TÚNEL EL REMO-LA ZAMORA

(Santa Cruz de La Palma 24 de marzo de 2025)

La constante oposición de la asociación **Centinela-Ecologistas en Acción** al proyecto del túnel El Remo-La Zamora, basada en argumentos que califican de "costosísimo, inseguro y de impactos irreversibles", merece un análisis riguroso para desmontar sus afirmaciones, marcadas por una visión parcial, alarmista y carente de rigor técnico-científico.

A continuación, se exponen las refutaciones a cada uno de sus argumentos:

### 1. Sobre el "sobrecoste injustificado"

La asociación critica que el presupuesto inicialmente estimado hace más de quince años, cuando se incorporó al Plan Insular de Ordenación de La Palma y aún no existía proyecto, de más de 100 millones, se haya elevado a 307 millones, tachándolo de "desmesurado". Sin embargo, omite deliberadamente que se trataba de una estimación realizada hace mucho tiempo, además que los proyectos de infraestructuras de esta envergadura están sujetos a ajustes técnicos, normativos y económicos durante su desarrollo, especialmente en entornos geológicamente complejos.

#### – Comparación sesgada

Equiparar el túnel Remo-Zamora con el de Erjos (Tenerife) es falaz. Cada obra tiene especificidades técnicas, geológicas y funcionales distintas. Mientras el túnel de Erjos sirve a una red viaria principal, el de La Palma responde a necesidades estratégicas de conectividad y seguridad en una isla fragmentada por su orografía, donde una vía secundaria puede ser vital para emergencias o desarrollo económico.

#### – Coste/beneficio a largo plazo

Reducir el análisis a los vehículos diarios que previsiblemente soportará esta vía en 2050, ignora que las infraestructuras deben planificarse para el futuro, anticipando crecimiento demográfico, turístico y económico. Además, subestima su papel en la cohesión territorial e incremento de la seguridad viaria.

#### – Protección de la \*Acrostira euphorbiae\* y adaptación del proyecto

La asociación ecologista oculta que el diseño del túnel se modificó expresamente para preservar el hábitat crítico de la *Acrostira euphorbiae*, un insecto endémico protegido, erigido en símbolo de la biodiversidad palmera. Para evitar afectar sus poblaciones, se amplió la longitud del túnel en su extremo norte, desviando su trazado original. Esta decisión, avalada por biólogos y expertos en conservación, demuestra que el proyecto:

- **Prioriza la sostenibilidad:** La extensión del túnel responde a un compromiso real con la protección de especies amenazadas, alineándose con la Ley 42/2007 y las directivas europeas.
- **Asume costes adicionales justificados:** El incremento presupuestario no es un "despilfarro", sino una inversión obligada para cumplir con exigencias ambientales. La ampliación del túnel requirió estudios adicionales, técnicas de perforación menos invasivas y la expropiación de terrenos alternativos, lo que explica parte del sobrecoste.

– Expropiaciones de fincas plataneras: necesidad vs. conflicto de intereses

Es paradójico que Centinela-Ecologistas en Acción critique el encarecimiento del proyecto sin reconocer que este se deriva, en parte, de proteger el medio ambiente que dicen defender. Para evitar dañar el hábitat de la *Acrostira euphorbiae*, fue necesario expropiar fincas agrícolas colindantes dedicadas al cultivo intensivo de plátanos. Esto implica:

- Costes elevados, pero inevitables: Las expropiaciones de terrenos en producción activa generan indemnizaciones altas, tal como exige la ley. Este gasto no es opcional, sino un requisito legal y ético para equilibrar desarrollo y conservación.
- La doble moral de los terratenientes plataneros: Los propietarios de las fincas expropiadas, que hoy financian campañas contra el túnel, son los mismos que durante décadas han expandido sus cultivos en detrimento de ecosistemas frágiles. Su oposición al proyecto no es ecológica, sino economicista: priorizan sus ingresos sobre el interés general y la biodiversidad.

– Recontextualización del "encarecimiento": rigor vs. Manipulación

El argumento de que el presupuesto pasó de 135 a 307 millones "sin justificación" se desmonta al analizar las causas reales:

- Componente ambiental: El 40% del incremento se explica por la protección de la *Acrostira euphorbiae* (expropiaciones, estudios de impacto y modificaciones técnicas).
- Componente geológico: El 30% corresponde a reforzar la estabilidad del túnel en Cumbre Vieja, aplicando tecnologías antisísmicas validadas internacionalmente.
- Componente logístico: El 30% restante cubre la gestión de residuos, medidas antiemisiones y compensaciones a agricultores, exigidas por la UE en proyectos cofinanciados.

Acusar de "desmesurado" este presupuesto es ignorar que cumplir con la legislación ambiental y social tiene un coste, que la ciudadanía asume como parte de su compromiso con el desarrollo sostenible.

## **2. Riesgos geológicos y seguridad**

La alusión al Cumbre Vieja como "volcán activo" y a supuestos riesgos de derrumbe busca generar alarma social, pero carece de base científica sólida:

– Estudios técnicos omitidos:

El proyecto incluye evaluaciones geológicas exhaustivas, avaladas por ingenieros y vulcanólogos, que garantizan la viabilidad del túnel mediante tecnologías de construcción adaptadas a entornos volcánicos (ej.: túneles reforzados, monitorización sísmica en tiempo real).

– Experiencia internacional:

Existen numerosos ejemplos de túneles en zonas sísmicas y volcánicas (ej.: Japón, Islandia) construidos con éxito, demostrando que la ingeniería moderna puede gestionar estos riesgos.

– Falacia sobre el cierre de túneles en emergencias:

Durante la erupción de 2021 en La Palma, las vías alternativas fueron críticas para evacuaciones y logística. Un túnel bien diseñado no sería "el lugar más inseguro", sino una ruta estratégica de evacuación si se implementan protocolos de cierre preventivo ante alertas tempranas.

**3. Impactos ambientales: exageración y omisiones**

Las acusaciones de daño a espacios protegidos como el paisaje de Tamasca o la ZEC Franja Marina de Fuencaliente parten de una interpretación interesada de la legislación:

– Cumplimiento normativo:

El proyecto ha integrado medidas de mitigación avaladas por la Ley 42/2007, como la minimización de zonas de acopio, restauración de áreas afectadas y control de emisiones. La afirmación de que "se maquillan impactos" es infundada, pues los estudios ambientales son públicos y sometidos a escrutinio.

– Especies amenazadas:

Se han diseñado corredores ecológicos y programas de vigilancia para proteger la biodiversidad, algo que la asociación ignora para sostener su narrativa catastrofista.

– Transporte de materiales:

La crítica a los camiones de gran tonelaje opera con datos descontextualizados. El plan logístico incluye horarios restringidos, rutas alternas y uso de tecnologías para reducir polvo/ruido, equilibrando la necesidad de la obra con el bienestar ciudadano.

**4. Impactos económicos y sociales:**

oportunismo vs. Realidad. La asociación tilda el proyecto de "capricho caro", pero omite deliberadamente sus beneficios socioeconómicos:

– Generación de empleo:

La obra crearía cientos de puestos directos e indirectos, revitalizando una economía local aún, recuperándose de la erupción.

– Conectividad y turismo:

Mejorar la red viaria es clave para descentralizar el turismo y aliviar la congestión en zonas saturadas, lo que beneficiaría a sectores como la agricultura (especialmente el plátano) y el comercio.

– Fondos públicos bien invertidos:

Acusar a los gobiernos de "despilfarro" es cínico cuando La Palma requiere inversiones en infraestructuras resilientes ante futuras crisis volcánicas. Los fondos no son excluyentes: es posible destinar recursos a este proyecto y a otras necesidades simultáneamente.

## **5. La deshonestidad del conflicto de intereses**

Resulta llamativo que Centinela-Ecologistas en Acción no declare abiertamente su vinculación con terratenientes plataneros opuestos al proyecto, cuyas fincas podrían verse afectadas por las expropiaciones necesarias para la obra. Esta omisión revela un sesgo claro: priorizar intereses particulares sobre el bien común.

Para cerrar de manera contundente la refutación, es fundamental destacar que el túnel El Remo-La Zamora no es un proyecto aislado o caprichoso, sino una pieza clave dentro del Plan Insular de Ordenación de La Palma (PIOLP), instrumento urbanístico que define las infraestructuras esenciales para el desarrollo sostenible de la isla. Su clasificación como conexión estratégica de primer orden dentro del Sistema Insular de Infraestructuras Viarias responde a criterios técnicos, sociales y territoriales avalados por instituciones públicas y expertos en planificación.

## **6. Marco legal y planificación a largo plazo**

La inclusión del túnel en el PIOLP como infraestructura estructural obedece a un diagnóstico riguroso de las necesidades históricas de La Palma:

### **– Cohesión territorial:**

La Palma sufre una fragmentación geográfica entre sus vertientes este y oeste, agravada por la cordillera de Cumbre Vieja. El túnel no solo conectará dos puntos, sino que integrará comarcas aisladas, facilitando el acceso a servicios básicos (sanitarios, educativos) y dinamizando economías locales.

### **– Prevención de riesgos:**

Tras la erupción de 2021, el PIOLP reforzó la necesidad de vías alternativas para emergencias volcánicas o climáticas. El túnel actuará como ruta de evacuación y logística en crisis futuras, un aspecto que Centinela-Ecologistas en Acción ignora al tacharlo de "inseguro".

### **– Cumplimiento de la Agenda Canaria 2030:**

Este proyecto alinea con los objetivos de movilidad sostenible y resiliencia climática, priorizando infraestructuras que reduzcan la huella de carbono a largo plazo (ej.: menos desplazamientos en rutas sinuosas y congestionadas).

## **7. Conexión estratégica en el sistema viario insular**

El túnel no es una "carretera secundaria" como alegan los opositores, sino un eje vertebrador que:

### **– Descongestionará la red actual:**

Las carreteras LP-2 y LP-3, saturadas en horas punta y vulnerables a deslizamientos, verán aliviado su tráfico, mejorando la seguridad vial y reduciendo accidentes.

### **– Potenciará el desarrollo equilibrado:**

Al facilitar el acceso a zonas rurales y agrícolas marginadas, se evitará la concentración económica en el este, favoreciendo un turismo disperso y de calidad, compatible con la conservación ambiental.

– Optimizará recursos públicos:

Incluido en los fondos FEDER y el Plan de Recuperación de Canarias, el túnel se financia con mecanismos europeos diseñados para infraestructuras transformadoras, no para "obras faraónicas".

## **8. La inconsistencia de oponerse al PIOLP**

Resulta incongruente que Centinela-Ecologistas en Acción cuestione un proyecto avalado por un plan urbanístico aprobado democráticamente, evaluado ambientalmente y sometido a participación pública. Si bien es legítimo exigir ajustes, pretender paralizar una infraestructura clasificada como "estructural" desde 2010, supone:

– Despreciar el consenso institucional:

El PIOLP fue ratificado por el Cabildo de La Palma, los municipios afectados y colectivos ciudadanos, tras años de debates técnicos en el año 2011.

– Frenar el progreso pactado:

La Palma no puede permitirse dilatar una obra prioritaria para su futuro, máxime cuando los fondos están vinculados a plazos europeos.

## **9. Multifuncionalidad de la Infraestructura**

Cabe hacer especial hincapié en el hecho de que no solo se trata de una infraestructura destinada a la mejora de la conectividad rodada insular, sino que se ha diseñado para alojar **un corredor de servicios** tan vitales como el tránsito de vehículos, a saber:

- Cierre del anillo insular de riego, conectando por gravedad (aspecto este muy relevante) el canal general de Barlovento con la zona agrícola del valle de Aridane.
- Conducción alternativa, también por gravedad, de la red de abastecimiento insular, sin precisar de elevaciones intermedias.
- Cierre del anillo de energía eléctrica.
- Establecimiento de un canal alternativo de telecomunicaciones, con tendido de nueva fibra óptica.
- Red complementaria de seguridad viaria insular, proporcionando un salto cualitativo muy importante en el actual sistema de control de la red de carreteras.

## **10. Seguridad**

Uno de los aspectos que más haya podido incidir en el incremento presupuestario, es el relacionado con las **instalaciones de seguridad** con las que se dota esta infraestructura, por evolución en el conocimiento empírico en la materia, y la **trasposición de las exigencias normativas** de aplicación en el ámbito nacional y europeo. Este incremento en los últimos

tiempos en el nivel de exigencia se traduce en aspectos básicos del diseño, como es la obligación de proyectar **un doble tubo intercomunicado**, o la demanda de espacio de la para alojar toda una prolija batería de servicios destinados a asegurar el correcto tránsito por el interior de los túneles, obligando una adecuada sección transversal de ambos tubos (alimentación eléctrica, iluminación, sistema contraincendios, ventilación, salidas de emergencia y vías de evacuación, postes SOS, megafonía, radiocomunicaciones, sistema de control del tráfico, sistema de vigilancia CVCTV y DAI, sistema de control SCADA, etc). Para una mejor comprensión de lo apuntado de manera sucinta anteriormente, invitamos a la consulta del documento de ANÁLISIS DE RIESGO del proyecto.

## **11. Corolario ambiental**

Son precisamente las características y condiciones ambientales del territorio que atraviesa esta infraestructura, o mejor denominémoslo CORREDOR DE INFRAESTRUCTURAS, las que han conformado y modulado una serie de tomas de decisión respecto a la tipología más adecuada para este amplio repertorio de instalaciones auxiliares necesarias, derivando en opciones que salvaguardaran el entorno de la obra de cualquier impacto, ya que se evitan elementos intermedios que pudieran obligar a tareas de inspección y mantenimiento dentro de los espacios naturales transitados. El incremento en la primera inversión en este tipo de sistemas es inevitable y significativo, pero cabe asegurar que se descarga en mayor medida el balance negativo de la cuenta de gastos de explotación y en los costes ambientales en la fase de servicio.

## **12. Conclusión**

**El túnel El Remo-La Zamora no es un "capricho", sino una "inversión estratégica"** para La Palma, basada en estudios técnicos rigurosos y diseñada para garantizar seguridad, progreso y sostenibilidad. Las alegaciones de Centinela-Ecologistas en Acción se sostienen en medias verdades, exageraciones y conflictos de interés no declarados, buscando paralizar un proyecto vital para la isla.

La Palma merece infraestructuras modernas que superen su fragmentación geográfica y preparen su futuro. No cedamos al alarmismo infundado.

El túnel El Remo-La Zamora es un ejemplo de ingeniería responsable, que integra avances técnicos, protección de la biodiversidad y diálogo con los afectados. Las críticas de Centinela-Ecologistas en Acción carecen de credibilidad al:

1. Ocultar que el sobrecoste deriva, en gran medida, de proteger especies en peligro como la *Acrostira euphorbiae*.
2. Defender interesadamente a terratenientes que históricamente han dañado el medio ambiente con monocultivos intensivos.
3. Pretender bloquear una infraestructura clave para La Palma con argumentos contradictorios: exigen rigor ambiental, pero rechazan las medidas (y costes) que este rigor implica.

El túnel El Remo-La Zamora es mucho más que una infraestructura: es un compromiso con la justicia territorial, la seguridad ante desastres y el desarrollo económico respetuoso con el

medio ambiente. Las alegaciones de Centinela-Ecologistas en Acción no solo carecen de rigor técnico, sino que contradicen la planificación insular consensuada, revelando una agenda contraria al interés general.

La Palma tiene un plan. La Palma tiene un futuro. No permitamos que intereses particulares disfrazados de ecologismo lo saboteen. No hay proyecto perfecto, pero sí hay opositores deshonestos. La Palma necesita hechos, no falacias.