

A LA PRESIDENCIA DEL EXCMO. CABILDO INSULAR DE TENERIFE

Ref.: Resolución de la Consejera Insular del Medio Natural, Sostenibilidad, Seguridad y Emergencias de 16/09/2026 (R0000135206 – CSV 1SXPaqDG5l2dIybVQKytyQ)

Asunto: Regulación de la práctica deportiva del parapente en el Parque Natural de Corona Forestal

D. LUÍS ALBERTO PARRA ÁLAMO, con DNI 43655174R, en calidad de PRESIDENTE de la Federación Canaria de los Deportes Aéreos (FECDA), con CIF G35543727, domicilio a efectos de notificaciones en C/ Fondos de Segura, s/n, Estadio de Gran Canaria 35019-Las Palmas y correo electrónico fecda@fecda.org, comparece y, como mejor proceda en Derecho,

EXPONE

Que con fecha 16 de septiembre de 2026 se dictó la Resolución arriba referenciada, relativa a la regulación de la práctica deportiva del parapente en el Parque Natural de Corona Forestal. Dicha Resolución fue, En ella se autorizan dos zonas de despegue para la práctica deportiva del parapente, situadas en los puntos kilométricos 30+760 y 34+080 de la carretera TF-24.

La Federación Canaria de los Deportes Aéreos actúa con voluntad de colaboración con las Administraciones competentes y sin ánimo alguno de confrontación. Considera que la citada Resolución constituye un paso positivo, porque reconoce y autoriza dos emplazamientos concretos para la práctica del parapente.

Con la entrada en vigor del Decreto 182/2025, que aprueba el documento normativo del Parque Nacional del Teide, se ha perdido el despegue de Izaña Norte (p.k. 33 de la TF-24). Ese despegue se ha utilizado durante más de 30 años y presentaba unas condiciones idóneas de seguridad para el despegue. El punto número 1 (p.k. 30+760) es ahora el único despegue autorizado hacia el Valle de La Orotava.

El objeto del presente recurso no es cuestionar la protección del espacio natural ni plantear un conflicto con la Administración. Lo que se busca es contribuir a encontrar una solución técnica y jurídicamente viable que mejore las condiciones de seguridad y acondicionamiento de los puntos de despegue autorizados, especialmente del primero de ellos.

Por ello, y no estando conforme con la limitación establecida respecto del primero de dichos puntos, dentro del plazo de un mes establecido en los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, interpone RECURSO DE ALZADA con base en las siguientes

ALEGACIONES

PRIMERA.- Sobre el reconocimiento y autorización del punto de despegue número 1.

La propia Resolución reconoce expresamente la existencia de dos puntos seleccionados para la práctica del parapente. En su apartado PRIMERO dispone:

«Autorizar, como zonas de despegue para la práctica deportiva del parapente en el ámbito del Parque Natural de Corona Forestal, los puntos indicados en los antecedentes.»

Por tanto, el punto situado en el p.k. 30+760 de la TF-24 queda expresamente reconocido y autorizado como zona de despegue para la práctica deportiva del parapente.

SEGUNDA.- Necesidad de acondicionamiento del punto de despegue para garantizar la seguridad.

Entre los criterios utilizados para seleccionar los puntos, la propia Resolución establece que deben permitir un despegue seguro de los parapentistas. Además, señala expresamente:

«Los puntos seleccionados deben quedar perfectamente identificados y señalizados y se deben acondicionar para permitir el despegue de parapentes, bajo los criterios de mínima superficie a ocupar y mínimo impacto.»

La práctica del parapente requiere que la zona de despegue reúna unas condiciones adecuadas para realizar de forma segura la fase de carrera y despegue. Esto es especialmente importante en un emplazamiento situado en un entorno natural y próximo a una carretera.

En su estado actual, y sin ninguna adecuación, el punto número 1 no ofrece una seguridad mínima para el despegue. Su uso queda limitado en la práctica a pilotos de alto nivel, con el consiguiente riesgo de accidentes para el resto de practicantes.

Por ello, el reconocimiento administrativo del punto como zona autorizada de despegue debe poder ir acompañado, cuando resulte técnicamente necesario, de las actuaciones mínimas de acondicionamiento. Solo así la actividad autorizada podrá desarrollarse con las debidas garantías de seguridad.

TERCERA.- Compatibilidad entre la protección ambiental y la seguridad de la actividad autorizada.

La Resolución indica que el punto número 1 se encuentra en Zona de Uso Restringido-2 y en Suelo Rústico de Protección Natural-4. Sobre esta base, señala que está prohibida la instalación de nuevas infraestructuras y limita las actuaciones a la señalización, control y regulación del uso.

La Federación Canaria de los Deportes Aéreos comprende y comparte la necesidad de preservar los valores ambientales del espacio natural. Considera que cualquier actuación que pudiera plantearse debe realizarse bajo criterios de mínima ocupación, mínimo impacto e integración en el entorno.

No obstante, esta limitación debe ponerse en relación con el objetivo que la propia Resolución expresa: seleccionar puntos que permitan un despegue seguro y acondicionarlos para la práctica del parapente, bajo los criterios de mínima superficie y mínimo impacto.

Deben tenerse en cuenta además tres circunstancias que recoge la propia Resolución:

a) La Resolución indica que los dos puntos de despegue se ubican "parcialmente" dentro de la Zona de Uso Especial y del Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras-5, correspondiente al dominio público de la carretera TF-24. Para ese suelo, la propia Resolución recuerda que el titular de la vía puede autorizar usos de manera excepcional (artículo 49.1 del Plan Rector). También recuerda que son susceptibles de autorización infraestructuras como miradores (artículo

49.2) y que es factible la construcción de nuevas infraestructuras de uso público promovidas por el órgano de gestión (artículos 49.3 y 40.3). Por tanto, la prohibición de nuevas infraestructuras de la ZUR-2 no afecta necesariamente a la totalidad del punto número 1.

b) La Resolución describe el emplazamiento como un arcén amplio "ya degradado por el aparcamiento continuo de vehículos". Una actuación mínima de acondicionamiento sobre un terreno ya alterado tendría una afección ambiental muy reducida.

c) En el punto número 2 (p.k. 34+080) sí se admiten actuaciones de acondicionamiento, lo que permite que sea un lugar adecuado para la práctica de esta modalidad deportiva. Con la pérdida de Izaña Norte, el punto número 1 debe recibir una consideración equivalente, ya que es el único despegue hacia el norte.

Por ello, se considera necesario que la prohibición de nuevas infraestructuras sea objeto de una valoración técnica específica. Esa valoración debe referirse a las actuaciones mínimas que pudieran resultar estrictamente necesarias para garantizar la seguridad de los usuarios durante la fase de carrera y despegue.

No se pretende una transformación del entorno ni una infraestructura destinada a intensificar el uso del espacio natural. Lo que se pide es estudiar una solución técnica de dimensiones y afección mínimas, destinada específicamente a garantizar la seguridad de una actividad deportiva que la propia Resolución ha considerado compatible y ha autorizado expresamente en dicho emplazamiento.

CUARTA.- Necesidad de estudiar una solución técnica compatible con la protección del espacio natural.

La actuación que se plantee deberá determinarse mediante el correspondiente estudio técnico y ambiental. Podrá consistir en la solución que los servicios técnicos competentes consideren más adecuada para garantizar la seguridad, siempre bajo los principios de:

- mínima ocupación del terreno;
- mínimo impacto ambiental;
- integración en el entorno;
- seguridad de los practicantes;
- delimitación precisa del área de despegue; y
- compatibilidad con las condiciones de protección del espacio natural.

En consecuencia, la Federación Canaria de los Deportes Aéreos no solicita que se autorice de forma automática una determinada obra o infraestructura. Solicita que se permita estudiar y determinar la solución técnica y jurídica adecuada para acondicionar el punto de despegue número 1. Para ello, ofrece su colaboración y el criterio técnico de sus pilotos e instructores.

QUINTA.- Seguridad en el entorno de la carretera TF-24.

La propia Resolución establece en su apartado CUARTO:

«Coordinar con la Consejería de Carreteras de este Cabildo las medidas adecuadas para garantizar la seguridad en el entorno de la carretera TF-24.»

Esta previsión evidencia que la seguridad es un elemento que debe considerarse específicamente en la ordenación y el acondicionamiento de los puntos autorizados.

En consecuencia, procede que el acondicionamiento del punto número 1 sea objeto de un estudio conjunto por los servicios competentes en materia de medio natural, gestión forestal y carreteras. El fin de ese estudio es determinar las medidas necesarias para garantizar tanto la seguridad de los usuarios como la protección del entorno.

SEXTA.- Sobre el instrumento jurídico necesario para hacer posible dicho acondicionamiento.

Puede ocurrir que los servicios técnicos y jurídicos del Cabildo determinen que el régimen aplicable al punto número 1 impide ejecutar las actuaciones mínimas necesarias para garantizar la seguridad del despegue. En ese caso, se solicita que se determine expresamente cuál es el instrumento de ordenación, modificación, adaptación o autorización jurídicamente procedente para hacer posible dicho acondicionamiento.

En este sentido, la Federación Canaria de los Deportes Aéreos no pretende imponer de antemano una determinada solución normativa. Lo que pide es que la propia Administración competente determine el procedimiento adecuado para compatibilizar la protección del espacio natural, la seguridad de la actividad y la autorización expresa del punto de despegue.

Por todo lo expuesto,

SOLICITA

PRIMERO. Que se tenga por presentado este recurso de alzada y, previos los trámites oportunos, se estime en relación con las condiciones establecidas para el punto de despegue número 1, situado en el p.k. 30+760 de la TF-24.

SEGUNDO. Que se mantenga expresamente el reconocimiento y autorización del citado emplazamiento como zona de despegue para la práctica deportiva del parapente.

TERCERO. Que se revise la limitación establecida respecto de dicho punto y se permita estudiar técnicamente el acondicionamiento mínimo necesario para garantizar la seguridad durante la fase de carrera y despegue, siempre bajo criterios de mínima ocupación, mínimo impacto e integración ambiental.

CUARTO. Que los servicios técnicos competentes del Cabildo, en coordinación con la Consejería de Carreteras, la de Medio Natural y los demás órganos competentes, determinen con la participación de esta Federación la solución técnica más adecuada para garantizar la seguridad del despegue y de los usuarios de la TF-24.

QUINTO. Que, en caso de que el régimen de protección aplicable impida ejecutar las actuaciones de acondicionamiento técnicamente necesarias, se determine expresamente el instrumento jurídico o procedimiento administrativo necesario para hacerlas posibles. En su caso, se valorará la modificación o adaptación de las determinaciones de ordenación que procedan.

SEXTO. Que se valore específicamente la posibilidad de ejecutar una solución de mínima superficie y mínimo impacto ambiental, destinada exclusivamente a garantizar la seguridad de la actividad de parapente expresamente autorizada en dicho emplazamiento. Se tendrá en cuenta, en particular, la parte del punto situada en el dominio público de la carretera TF-24.

En Las Palmas de Gran Canaria a fecha de la firma.

43655174R
LUIS ALBERTO
PARRA (R:
G35543727)

Firmante digital: 43655174R LUIS
ALBERTO PARRA (R: G35543727)
DN: CN=ES, O=FEDERACION CANARIA DE
DEPORTES AEREOS,
OID.2.5.4.97=VATES-G35543727,
CN=43655174R LUIS ALBERTO PARRA (R:
G35543727), SN=PARRA ALAMO,
G=LUIS ALBERTO,
SERIALNUMBER=DCES-43655174R,
Description=Ref:AEAT/AEAT0397/
PUESYO:1/102779/19110024101332
Fecha:09-10-26 20:37:02 +01:00



Luis Alberto Parra Álamo
Presidente de la Federación Canaria de los Deportes Aéreos

Documentos adjuntos:

1. Acreditación de la representación del firmante.
2. Copia de la Resolución recurrida.